Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
ROK VII LIPIEC — GRUDZIEŃ ZESZYT 3/4



GDAŃSK 1949
INSTYTUT BAŁTYCKI

Jantar

PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ REGIONU BAŁTYCKIEGO

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK VII. ZESZYT 3/4 GDAŃSK, LIPIEC—GRUDZIEŃ 1949

TREŚC

str.

Artykuły

HOSZOWSKI St.: Problem gdański w dziejach Polski 153

GALON R.: Oblicze fizjograficzne regionu kaszubskiego . . . 163

MONIAK J. i JAKLEWICZÓWNA A.: Z zagadnień demograficznych obszaru ujścia Wisły 175

Materiały

JASTRZĘBOWSKI W.: Czechosłowacka opinia gospodarcza w sprawie kanału Odra—Dunaj 190

POTRZEBY i możliwości rozwoju małych portów 196

NIERODA J.: Sprawa osuszenia Zalewu Wiślanego 206

GÓRSKI K.: Plany budowy floty wojennej z r. 1699 215

Dyskusje

URBAN R.: Biskupstwo na miedzy państwowej 217

LEŚNODORSKI B.: W sprawie ziem pruskich i biskupstwa warmińskiego 223

BODUSZYŃSKA M.: Monografia Bałtyku 227

OKOŁOWICZ W.: Uwagi o projekcie Monografii Bałtyku . . 233

Recenzje i omówienia 238

Z kroniki życia gospodarczego i naukowego 254

Adres Redakcji i Administracji „Jantara": Instytut Bałtycki, Gdańsk, ul. Elżbietańska 3 — Telefon 317—79 i 318—79

Prenumerata roczna „Jantara" wynosi z przesyłką zł 420,—
Cena pojedyńczego zeszytu zł 110,—, podwójnego — zł 210,—

Nakład: 1200 Form.: 61 x 86 Kl. pap.: Druk. drzew. satyn. kl. V. Gram.: 70 g
Rozpoczęto: 28. 10. 49. — Wykończono 28. 12. 49.
E 02599 — Toruńskie Zakłady Graficzne — Toruń, Rabiańska 15/17 — 3442

Jantar

PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ REGIONU BAŁTYCKIEGO

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK VII. ZESZYT 3/4 GDANSK, LIPIEC—GRUDZIEŃ 1949

STANISŁAW HOSZOWSKI

PROBLEM GDAŃSKI W DZIEJACH POLSKI

Kryterium polskości Gdańska

Gdańsk polski czy niemiecki? Jest to pytanie, na które nauka niemiecka, bardziej niż polska do czasów pierwszej wojny światowej zaawansowana w badaniach nad historią Gdańska, skwapliwie śpieszyła dać odpowiedź i utrwalić tezę o niemieckości tego miasta.

Otóż Gdańsk — według tej historiografii — miał być dziełem kultury niemieckiej, miał zawsze prowadzić własny, samodzielny byt, miał pozostawać stale wiernym członkiem duchowej społeczności niemieckiej *(Kulturgemeinschaft).* Rzesza Niemiecka stanowiła kraj macierzysty *(Stammland)* Gdańska, z niej miasto czerpało element ludzki, za którego pośrednictwem rozwijało życie gospodarcze i podnosiło swój poziom kulturalny. Stąd ludność miasta była narodowości niemieckiej, posługiwała się językiem niemieckim, realizowała tylko własne cele ekonomiczne i polityczne, nie poczuwała się do jedności i solidarności z Rzeczpospolitą Polską, przeciwnie niejednokrotnie przeciwstawiała się jej politycznie.

Nauka polska, odzyskawszy większą aktywność i samodzielność w wyniku odbudowy własnej państwowości po pierwszej wojnie światowej, wysunęła tezę polskości Gdańska, starając się podważyć powyższe argumenty historyków niemieckich przez przytaczanie faktów ograniczających przejawy niemieckości oraz wydobywanie na jaw analogicznych faktów, ale świadczących o polskości miasta, jak istnienie poważnej ilości ludności polskiej, używanie języka polskiego w stosunkach prywatnych i urzędowych, szkolnictwo częściowo polskie, wydawnictwa polskie, żywa łączność kulturalna zwłaszcza w XVIII wieku z resztą ziem polskich, wreszcie liczne i niezaprzeczalne fakty politycznego cią-

żenia władz oraz ludności miasta do Polski. Silniej niż to czyniła nauka niemiecka podkreśla się związki geograficzne i gospodarcze z całym zapleczem polskim. Ten kierunek w naszej literaturze historycznej okresu niepodległości reprezentuje Sz. Askenazy (*Gdańsk a Polska*, 1919) a ostatnio bardzo dobitnie go podkreślił M. Pelczar (*Polski Gdańsk*, 1947).

Jednakowoż nie wszyscy nasi historycy, zajmujący się dziejami Gdańska, są zgodni co do stopnia i charakteru polskości tego miasta, w związku z czym zarysowuje się pewna dwoistość poglądów na to zagadnienie, wynikająca z odmiennej oceny wzajemnych stosunków polsko-gdańskich w przeszłości. Wymienieni wyżej autorzy oceniają te stosunki optymistycznie, dostrzegając w nich wiele elementów pozytywnych z punktu widzenia interesów Rzeczypospolitej. Inni natomiast, jak W. Konopczyński, K. Piwarski i K. Lepszy, oceniają ostrożniej i bardziej pesymistycznie wartość tych stosunków dla Polski.

Różnica poglądów obejmuje także rolę gospodarczą Gdańska w organiźmie Rzeczypospolitej. Askenazy przyjmuje tezę o „niezmiernie dodatniej roli, jaką Gdańsk, niby potężny i niezbędny narząd oddechowy, odgrywał w polityczno-gospodarczym organiźmie Rzeczypospolitej", Pelczar podtrzymuje ją, wskazując na dwustronne korzyści ekonomicznego współżycia Polski i Gdańska, natomiast zwolennicy odmiennego poglądu skłonni są widzieć w Gdańsku „polipa gospodarczego na organiźmie Rzeczypospolitej", który „nię pozwalał na emancypację handlu polskiego, na aktywną politykę morską, na wzięcie eksportu we własne ręce" (prof. Lepszy i podobnie doc. Lechicka), a prof. Piwarski pod wpływem świeżych doświadczeń ostatniej wojny wręcz stwierdza, że „właśnie Gdańsk stanowił przeszkodę istotną dla normalnego rozwoju życia gospodarczego dawnej Polski, że Niemcy gdańscy unicestwiali wszelkie próby polskie mocniejszego oparcia się na pobrzeżu bałtyckim i wytyczenia właściwej linii polskiej polityki morskiej, że w ten sposób podcinali korzenie państwa polskiego..." (*Dzieje Gdańska*, 1946, str. 3).

Gdzie znajduje się źródło tej rozbieżności poglądów? Nie da się zaprzeczyć, że argumenty obu stron znajdują oparcie w faktach, ale tylko w pewnej mierze, stąd powstają różnice sądów. Wydaje mi się, że przyczyna leży w tym, że nie jedna strona, jak to w dyskusji wyrażono, ale obie strony oglądają dzieje Gdańska poniekąd w krzywym zwierciadle, i to w tym samym zwierciadle, ale patrząc z dwu przeciwległych kierunków. Czy istnieje możliwość innego spojrzenia na sprawę?

Nauka polska, podejmując walkę z niemiecką o polskość Gdańska, stanęła na pozycji defensywnej. Nie zmieniając płaszczyzny dyskusji, przyjmując te same kryteria dla rozstrzygnięcia polskości czy też niemieckości Gdańska starała się argumentom przeciwstawiać kontrargumenty, a więc usiłowała zwalczać przeciwnika jego własną bronią. Tymczasem rozpatrywanie powyższego problemu winno się przenieść na inną platformę, przez przyjęcie nowego kryterium oceny polskości czy też niemieckości Gdańska.

Gdańsk jako miasto portowe spełniał w stosunku do ziem Rzeczypospolitej funkcję w pierwszym rzędzie handlową, a więc był instytucją z natury rzeczy ekonomiczną, wskutek czego jego rolę i znaczenie dziejowe, jego stosunek do swego zaplecza należy rozpatrywać przede wszystkim z punktu widzenia gospodarczego. Nie znaczy to, abyśmy mieli całkowicie pominąć aspekt etniczny, językowy, polityczny i kulturalny, ale moment ekonomiczny musimy uczynić podstawowym w naszych rozważaniach, od niego bowiem w dużej mierze były zależne pozostałe czynniki.

W dotychczasowej historiografii Gdańska dzieje gospodarcze nie były w dostatecznej mierze uwzględniane i opracowane. Historycy niemieccy chętniej zajmowali się zagadnieniami politycznymi, kulturalnymi, etnicznymi miasta niż gospodarczymi, gdyż w tych pierwszych znajdowali więcej argumentów dla swej tezy o niemieckości Gdańska. Rzecz znamienna, jeśli chodzi o tak podstawowe dla tego miasta dzieje handlu, zostały one przez Niemców opracowane tylko częściowo, w ograniczonej mierze, przy czym zajęto się związkami handlowymi Gdańska z miastami hanzeatyckimi, ze Szwecją, Holandią, Danią, Anglią, Francją, Portugalią i Hiszpanią, z Włochami, Rosją, nawet Turcją, a najmniej zrobiono w zakresie zbadania stosunków handlowych z ziemiami polskimi, a zatem w dziedzinie, która jest najistotniejszą dla roli dziejowej Gdańska. W zakresie pełniejszym zbadano stosunki ekonomiczne tylko do XV wieku włącznie (Hirsch, Lauffer), natomiast późniejsze czasy pozostawiono odłogiem, a to dlatego, że opracowanie epoki XVI—XVIII wieku musiało prowadzić do stwierdzenia ścisłej łączności i całkowitej zależności rozwoju Gdańska od ziem polskich. A to pociągnęło za sobą polityczne i kulturalne ciążenie ku Polsce. Dopiero w czasie ostatniej wojny wydana książka niemieckiego autora Krannhalsa (1942) zajęła się gruntowniej Gdańskiem i handlem wiślanym w okresie jego rozkwitu od XVI do XVII wieku. W zmienionej sytuacji politycznej, gdy Niemcy podbiwszy Polskę przystąpili do realizowania planu trwałego rozszerzenia swego „*Lebensraumu*“, wyka-

zywanie ścisłego związku Gdańska z ziemiami dorzecza Wisły przestało być niebezpieczne; Gdańsk uważano za miasto z dawna niemieckie, a ziemie polskie za teren odwiecznej ekspansji żywiołu niemieckiego w sferze gospodarczej i kulturalnej. Nauka polska w okresie międzywojennym więcej uwagi poświęciła dziejom gospodarczym Gdańska (handel, ceny), ale nie mogła nadrobić w tak krótkim czasie zaniedbań wielu dziesiątków lat. Moment ekonomiczny w rozważaniach o roli Gdańska i jego stosunku do Rzeczypospolitej, jakkolwiek szereg autorów miało dla niego zrozumienie i starało się go uwzględnić, nie mógł być należycie potraktowany z tej przyczyny, że cały szereg dziedzin i problemów pozostaje dotychczas nie opracowanych a więc nieznanych. Stąd próby wprowadzenia do rozważań elementów ekonomicznych w większości wypadków nie dały rezultatów, wnioski bowiem opierały się na przesłankach, które są jedynie hipotezami a nie faktami dostatecznie naukowo stwierdzonymi. Nie budzą więc zaufania. Potrzebne są zatem studia monograficzne, obejmujące dzieje od średniowiecza po XX wiek w zakresie trzech grup zagadnień: 1. znaczenie gospodarcze Gdańska dla Polski, 2. stosunek Gdańska do Polski i 3. ludność Gdańska.

Znaczenie Gdańska dla Polski

Polska w całym okresie swoich dziejów, w każdym razie co najmniej do lat 70-tych XIX wieku, była krajem rolniczym, w którym rolnictwo było niemal jedynym źródłem bogactwa i dochodu społecznego. Eksport produktów gospodarki wiejskiej (płody rolne, bydło, towar leśny) stanowił główny sposób nabycia środków płatniczych na pokrycie importu artykułów obcych, umożliwiał utrzymywanie wymiany towarowej z zagranicą, a co za tym idzie i kontaktów kulturalnych ze światem europejskim. Wywóz produktów krajowych pozwalał na racjonalne wykorzystanie bogactw naturalnych i pracy ludzkiej, na pogłębienie podziału pracy i jej specjalizacji, pobudzał postęp ekonomiczny kraju, podnosząc ceny wytworów gospodarstwa narodowego, zwiększając dochód społeczny. Już w latach 80-tych XVI stulecia wartość wywozu z Polski sięgała kwoty 3.226.500 — 5.626.500 złp (R y b a r s k i), a cyfra ta w drugiej połowie XVIII wieku i to w czasie poważnego załamania się tego eksportu wskutek pierwszego rozbioru podniosła się do 81.629.000 złp przeciętnie rocznie. W wywozie tym 50 — 60% wartości stanowiło zboże. W okresie najwyższego natężenia eksportu zboża polskiego, tj. w pierwszej połowie XVII wieku, oceniano na Zachodzie jego tam import na

18 milionów talarów. Zdecydowana większość eksportowanych towarów polskich szła śródlądowymi arteriami wodnymi a następnie drogą morską. Do pierwszego rozbioru handel morski Rzeczypospolitej obejmował 80% ogólnych obrotów z zagranicą (Rutkowski). Główną część pośrednictwa w wymianie między polskim obszarem gospodarczym a światem zewnętrznym sprawował Gdańsk. Dzięki swemu położeniu u ujścia Wisły, jedynej wówczas wraz ze swymi dopływami arterii komunikacyjnej dla masowego transportu towarowego, był Gdańsk ściśle związany ekonomicznie z ziemiami Polski. W XVI wieku Gdańsk jest najważniejszym portem handlowym na Bałtyku, skupiając w swym ręku ponad połowę obrotów całego basenu bałtyckiego z innymi krajami. Wprawdzie w XVII wieku pierwszeństwo w tej dziedzinie zdobywa Hamburg, ale Gdańsk szybko i stale zwiększa bezwzględne sumy swoich obrotów towarowych, wykorzystując swe monopolistyczne stanowisko wobec ziem polskich oraz ich duże postępy w zakresie produkcji rolniczej. Pewną konkurencję w usługach eksportowych wobec zaplecza polskiego czyniły mu mniejsze porty bałtyckie, jak Szczecin, Elbląg, Królewiec, Libawa i Ryga, ale mimo tego Gdańsk utrzymał w swym ręku grubo ponad połowę ogólno-polskich obrotów towarowych, a w zakresie zboża miał jeszcze większą przewagę. To stanowisko monopolistyczne posiada Gdańsk do drugiej połowy XIX wieku, właściwie do lat 1870-tych, kiedy to z jednej strony Wisła ulega konkurencji kolei żelaznych, z drugiej zaś zmienia się zasadniczo charakter i struktura europejskiego handlu zbożowego. Punkt ciężkości tego handlu przesuwa się z Bałtyku na Ocean Atlantycki i basen czarnomorski, a wzrost zaludnienia i konsumcji ziem polskich obniża nadwyżki eksportowe płodów rolnych, szczególnie zaś zboża, do minimum.

Skoro Gdańsk pełnił tak ważną funkcję w organiźmie gospodarczym polskim znaczenie jego w dziejach Polski musiało być bardzo duże. Mierzyć je i oceniać można jedynie w drodze szukania odpowiedzi na pytanie, jakie rozmiary przybierała ta funkcja i czy była wykonywana dobrze czy źle, tj. z korzyścią czy ze szkodą dla życia gospodarczego zaplecza polskiego. Chodzi więc o ustalenia jak wielkie rozmiary przybierał handel Gdańska, jakiej ulegał ewolucji, czy organizacja handlu i działalność kupiectwa gdańskiego ułatwiały czy też hamowały intensyfikację wymiany, a przez to czy działały dodatnio czy też ujemnie na wzrost dochodu społecznego kraju, a w dalszej konsekwencji na jego postęp gospodarczy. Niestety, dotychczas nie możemy dać na tę kwestię odpowiedzi dostatecznie naukowo udokumentowa-

nej, choćby dlatego, że nie rozporządzamy pełną i krytycznie opracowaną statystyką handlu gdańskiego. Wprawdzie szereg prac autorów polskich i niemieckich, zajmujących się dziejami Gdańska, podaje sporadycznie cyfry dotyczące ruchu statków, eksportu i importu towarów, niektórzy zestawiają materiał statystyczny w powyższym zakresie dla dłuższych okresów, jednak w całości materiał ten nie daje pełnego obrazu, brak mu ciągłości, jednolitości, nie pokrywa pod względem rzeczowym wszystkich działów wymiany a pod względem chronologicznym całych dziejów, niejednokrotnie jest on niedostatecznie określony a czasem i błędny. Jednym słowem jest to materiał fragmentaryczny, bardzo cenny dla scharakteryzowania niektórych epok lub momentów, ale zgoła nie wystarczający do ujęcia całości i oparcia na niej syntezy.

Najwięcej w tym zakresie zdziałał prof. S. Kutrzeba, który zestawił ze wszystkich autorów najbardziej systematycznie obroty towarowe Gdańska za okres od połowy wieku XVII do roku 1795, w pewnych wypadkach sięgając do czasów wcześniejszych (*Wisła w historii gospodarczej Polski* i *Handel i przemysł Gdańska do 1793 r.*). Materiał podany przez Kutrzebę jest dziś już nie wystarczający, nie obejmuje wszystkich aspektów handlu, które by można ująć statystycznie, słabo uwzględnia okres przed połową XVII wieku a pomija wiek XIX i XX, przede wszystkim zaś autor nie dał opisu źródeł archiwalnych, które mu posłużyły do opracowania tablic, odkładając to do osobnej publikacji; ta o ile mi wiadomo nie ukazała się w druku. Co do samego materiału cyfrowego tablic sam autor uprzedza, „że sumy ogólne nie zawsze są zgodne z sumą poszczególnych pozycji, cyfry podawane są tak jak je podają źródła, nie zawsze są brane z jednego źródła, ale nieraz kombinowane z kilku i stąd różnice". Ponieważ podstaw różnic nie podobna było stwierdzić, autor nie poprawiał cyfr, ale reprodukował tak jak je znalazł.

Opracowanie źródłowe statystyki ruchu okrętowego i obrotu towarowego jest pilnym postulatem naszej nauki, od którego zrealizowania zależą możliwości dalszych studiów nad historią Gdańska i jego znaczeniem dla ziem polskich. Statystyka eksportu zboża stanie się punktem wyjścia dla dokładniejszego poznania handlu zbożowego, produkcji rolnej i rozwoju gospodarki folwarcznej w całym kraju. Wówczas dopiero będziemy w stanie odpowiedzieć na pytanie, jakie korzyści osiągała Rzeczpospolita z usług Gdańska i dokładniej określić ich rozmiary.

Na temat znaczenia Gdańska dla Polski wypowiadali współcześni niejednokrotnie swe opinie, które nie zawsze były zgodne

i trafne, a często powierzchowne i tendencyjne, zależnie od aktualnych problemów, kontrowersyj i sporów. Ich wartość dowodowa jest ograniczona, należy je konfrontować z faktami i danymi statystycznymi. Jednakowoż najtrafniejsze oceny znaczenia Gdańska padały wówczas, gdy przynależność jego do Rzeczypospolitej była zagrożona. Gdy w czasie Sejmu Wielkiego Prusy starały się na drodze dyplomatycznej wymóc odstąpienie im Gdańska, anonimowy autor pisma ulotnego przestrzega przed „cesją tego Gdańska, który przez swoją konkurencję jest jedynym egzystencji narodu polskiego żywiołem". Jego przynależność do Rzeczypospolitej „przez konkurencję miliony wprowadza do Polski a sposobem tym daje sposobność narodowi polskiemu mieszczenia się w rzędzie potencyj szanowanych". *(O Gdańsk* — Bibl. Jag.). Pod konkurencją rozumie autor możność eksportowania przez Gdańsk produktów polskich i uniezależnienie się od niekorzystnej sytuacji eksportowej w innych portach, będącej wynikiem celowej a wrogiej polityki Prus. Dzięki tej konkurencji producent polski może otrzymać najlepszą cenę w Gdańsku. „Jaka jest żyta, potażów i innych towarów polskich ceny różnica między Królewcem, Memlem a Gdańskiem lub Elblągiem. Niech ciekawy będzie Polak docieczenia tego. Ja krótko nadmieniam, że zawsze trzecizną jest mniejsza cena w Królewcu i Memlu niżeli w Elblągu. Przyczyna tego nie jest inna, jako że jest kokurencja Gdańska z Elblągiem". Ostateczny wniosek autora to słowa: „Wie dobrze sąsiad, że gdy Polsce odbierze Gdańsk, *spiritum vitalem* jej odbierze".

Znaczenie Gdańska dla ziemi polskich nie zmalało z utratą niepodległości i rozbiorami. Mimo granic politycznych i celnych, mimo wielu utrudnień prawnych, administracyjnych i fiskalnych zboże polskie dalej płynie Wisłą do Gdańska, zdobywa środki na przebudowę gospodarstwa narodowego w kierunku wówczas postępowym — kapitalistycznym. Korzystają z Gdańska bez przeszkód ziemie polskie wcielone do Prus, korzysta w dużej mierze Królestwo Polskie, jak o tym świadczą źródłowe badania S. Smolki, Cz. Strzeszewskiego i S. Hoszowskiego. W okresie konstytucyjnym Królestwo Kongresowe eksportuje co najmniej 50% zboża przywożonego do Gdańska. Eksport zbożowy z Królestwa czterech głównych zbóż sięgał 46% sumy kwot eksportowych portów bałtyckich: Gdańska, Elbląga, Szczecina, Memla, Rygi, Petersburga, co odpowiadało 84% eksportu najważniejszego z tych portów — Gdańska. W roku 1860 przez Toruń przeszło ku morzu ponad 66.000 łasztów zboża. Eksport zboża z Królestwa do tego jeszcze

czasu kieruje się głównie na Gdańsk, w drobnej tylko części korzysta z portu szczecińskiego.

Z powyższych uwag wynika niezbicie, że ekonomiczne znaczenie Gdańska dla zaplecza polskiego było olbrzymie. Aspekt gospodarczy usuwa w cień wszelkie inne elementy stosunków polsko-gdańskich.

Stosunek Gdańska do Polski

Powyższe stwierdzenie musimy również przyjąć za podstawę rozważania stosunku tego miasta do Rzeczypospolitej. W literaturze naszej rozważano ten stosunek zbyt często w oparciu o aspekty polityczne, często nawet uczuciowe, pomijając pierwszoplanowe, czysto gospodarcze. Na głowę dawnych gdańszczan posypały się zarzuty, że ich „lojalność była względna, koniunkturalna, dyktowana niemal wyłącznie dobrze pojętym interesem" (prof. Piwarski), że „Gdańsk żył życiem politycznym odrębnym, dążył do politycznej i gospodarczej niezależności, a jedynie ze względu na swój interes ekonomiczny pragnął związku z Polską, ale jak równy z równym" (prof. Lepszy), że grzeszył egocentryzmem, krótkowzrocznością gospodarczą, paraliżowaniem wielkich pomysłów handlowych polskich w drugiej połowie XVIII wieku, ociąganiem się od płacenia podatków do skarbu państwa (doc. Lechicka). Nie jest to pełna lista uchybień gdańszczan. Niewątpliwie niektóre zarzuty można by przyjąć za słuszne, ale wagę ich należałoby wyznaczyć dopiero po przeprowadzeniu studiów porównawczych między zachowaniem się i dążnościami Gdańska w stosunku do Polski a postępowaniem i polityką innych miast portowych wobec krajów i władców swego zaplecza, między postawą społeczeństwa gdańskiego wobec króla i interesów Rzeczypospolitej a analogiczną postawą poszczególnych grup i klas społeczeństwa polskiego. Spodziewam się, że w wielu wypadkach doszlibyśmy do stwierdzenia, że gdańszczanie postępowali tak samo jak obywatele innych metropolii portowo-handlowych lub inni obywatele Rzeczypospolitej. Kiedy mówimy o powodowaniu się egoizmem ekonomicznym, o dążności do autonomii gospodarczej i politycznej Gdańska, to musimy mieć na uwadze, że podobnie postępują np. portowe miasta niemieckie. Bronią one jeszcze w XIX wieku swej niezależności i odrębności, sprzeciwiają się włączeniu w jednolity obszar celny z zapleczem krajów niemieckich, wywołując tym znane zarzuty ekonomisty niemieckiego Fryderyka Lista, że kierują się egoizmem, zaprzepaszczają interesy narodowe Niemiec, ciążą

więcej ku obcym portom i krajom niż ku własnej ojczyźnie. Dopiero po zjednoczeniu Niemiec i powstaniu cesarstwa w 1871 roku separatyzm tych miast został nie bez oporu zlikwidowany. Kiedy zarzucamy gdańszczanom brak zrozumienia dla potrzeb finansowych Rzeczypospolitej i ociąganie się ze świadczeniami skarbowymi, musimy wprzód przyjrzeć się, jak w tym względzie postępuje nasza szlachta, możnowładcy, mieszczaństwo, być może, że różnice okażą się niewielkie. Aby osądzić postawę Gdańska wobec Polski, trzeba więc wielu studiów porównawczych. W każdym razie nie można nawet w wypadku słuszności tych zarzutów opierać na nich tezy o niemieckości Gdańska, gdyż dotyczą spraw mniejszej wagi. Najistotniejszym z wysuwanych jest zarzut wyzysku uprawianego przez Gdańsk w stosunku do swego zaplecza. W tym tkwi bardzo poważny problem naukowy, dotychczas jednak nie rozwiązany. Poszlaki oparte na ulotnych pismach kontrowersyjnych, pełnych inwektyw i wzajemnych pretensji są wątpliwej wartości podstawą dla ustalenia sądu w tym przedmiocie. I tu również potrzebne jest statystyczne zbadanie korzyści i strat handlu gdańskiego, zysków i kosztów, porównanie cen, zestawienie obrotów, odtworzenie bilansów przedsiębiorstw kupców gdańskich. Zapomina się zazwyczaj o dużych inwestycjach kapitałowych potrzebnych do utrzymania zdolności handlowych portu i miasta. Należałoby by zliczyć sumiennie sumy otrzymane przez króla i skarb państwa od Gdańska w ciągu jego politycznej przynależności do Polski.

Ludność Gdańska

Niemiecka przeważnie ludność Gdańska stanowiła najpoważniejszy argument o niemieckości miasta. Autorzy niemieccy zajmowali się głównie pochodzeniem mieszkańców, i to przede wszystkim warstw zamożniejszych, a więc kupców i wybitniejszych rzemieślników, którzy istotnie rekrutowali się z napływowego elementu niemieckiego. Natomiast mniej uwagi poświęcano ludności ekonomicznie uboższej tzw. pospólstwu, które było przeważnie pochodzenia polskiego. Na skutek tego można było ulec złudzeniu, że Gdańsk jest miastem pod względem etnicznym całkowicie niemieckim. Należy spodziewać się, że opracowanie historii zaludnienia Gdańska przyniesie w tym względzie poważne rewelacje. W całym okresie dziejów Gdańska osiadali w mieście nie tylko przybysze z Niemiec, ale także Holendrzy, Anglicy i Szkoci, a przede wszystkim w dużej ilości mieszkańcy najbliższych okolic — Polacy. Ogólne zaludnienie miasta wzrastało

w okresach pomyślnych pod względem gospodarczym, mimo że nieraz w długich okresach czasu utrzymywał się deficytowy ruch naturalny ludności (przewaga zgonów nad urodzeniami). Ludność więc wzrastała głównie drogą imigracji z zewnątrz. W czasach złej koniunktury gospodarczej dopływ ograniczał się prawdopodobnie do elementu okolicznego. Jeśli można sięgnąć do analogii z pozornie także etnicznie niemieckim Toruniem, warto wskazać że w latach 1759—71 metryki kościelne wykazują w tym mieście chrztów rzymsko-katolickich 2815, a ewangelickich 2251. Znaczna przewaga rzymsko-katolików w ruchu naturalnym zdaje się świadczyć o przewadze Polaków w ogólnym zaludnieniu, wbrew dotychczasowej opinii o większej liczebności Niemców. Być może, że choćby w części podobne wyniki dałyby badania demograficzne w Gdańsku.

Wnioski

Dobiegając do końca rozważań, sądzę, że mogę z nich wyciągnąć następujące zasadnicze wnioski:

1. W miarę postępu monograficznych, źródłowych badań nad dziejami Gdańska będzie można zwiększyć ilość argumentów za jego polskością.

2. Stosunki wzajemne Gdańska i Rzeczypospolitej winny być rozpatrywane przede wszystkim w ich aspekcie ekonomicznym.

3. Ocenę odnoszenia się Gdańska do Polski można przeprowadzić jedynie na szerokim tle porównawczym ogólnopolskim i ogólnoeuropejskim.

4. Szczególnie pilne jest opracowanie statystyki handlu oraz zaludnienia Gdańska po rok 1939.

Sądzę, że stojąc na gruncie tych tez i realizując powyższe postulaty rychło wzmocnimy stwierdzenie Askenazego, które w zmodyfikowanej formie brzmi: „Oderwana, zewnętrzna, etnograficzna niemieckość... Gdańska nie powinna" nam przesłaniać „jego rzeczywistej polskości przyrodzonej, gospodarczej i dziejowej".

RAJMUND GALON

OBLICZE FIZJOGRAFICZNE REGIONU KASZUBSKIEGO

Środowisko naturalne stanowi ważny element wszelkiego działania gospodarczego. Wartość potencjalna terenu, oparta na jego właściwościach fizjograficznych, jest darem natury dla gospodarującego człowieka, mieszkańca danego terenu, jest niejako jego kapitałem zakładowym. Człowiek wysiłkiem swego rozumu i swoich rąk zamienia naturalne możliwości w wartości rzeczywiste, budując podstawy swego dobrobytu.

Cztery naturalne krainy

Region kaszubski, obejmujący powiaty kościerski, kartuski, morski i lęborski, przypada na najbardziej zróżnicowaną część Polskiego Niżu, tj. na Pojezierze Pomorskie wraz z nizinami nadmorskimi z jednej strony a zandrami z drugiej strony. Tu znajduje się najwyższa kulminacja Polskiego Niżu, Wieżyca (331 m nad p. m.), na tym obszarze występują największe na Niżu wysokości względne.



Genetycznie i krajobrazowo dzielimy rozpatrywany obszar na cztery zasadnicze krainy.

Idąc z południa ku północy, przebywamy najpierw 1. rozległą krainę zandrową. Z kolei wkraczamy na 2. obszar Pojezierza stanowiącego część pomorskiej krainy pojeziernej. Następnie schodzimy na 3. równiny morenowe, by po przejściu 4. nadmorskich torfowisk i wydm znaleźć się w obliczu otwartego morza.

Geneza krajobrazu morfologicznego

Krajobrazowo i genetycznie najciekawszą krainą rozpatrywanego obszaru jest niewątpliwie Pojezierze, będące zresztą strefą wododziałową Pomorza.

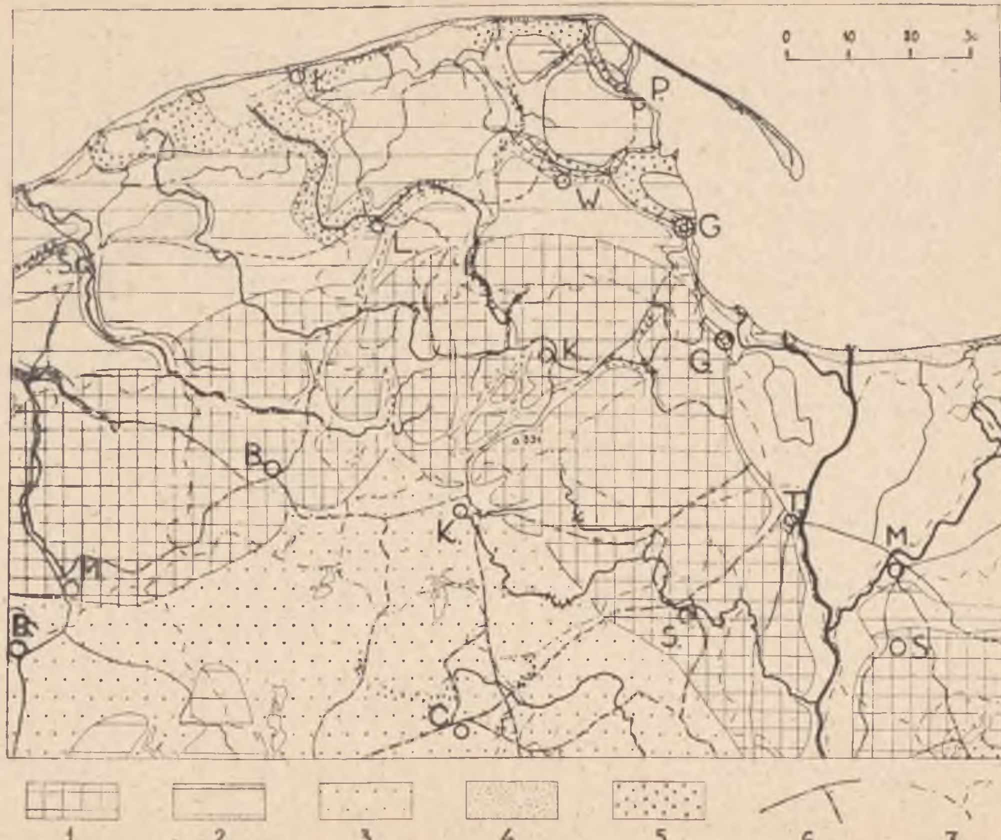
Niezwykle urozmaicona ta kraina zawdzięcza swe powstanie dłuższemu postojowi lądolodu skandynawskiego w epoce lodowej. Postój ten nosi nazwę fazy bałtyckiej. W czasie trwania tej fazy, urozmaiconej licznymi oscylacjami lądolodu, powstała szeroka strefa moren czołowych, odznaczająca się znacznymi kulminacjami oraz wielką ilością podłużnych jezior rynnowych, wyżłobionych przez podlodowcowe wody roztopowe, i okrągłych lub silnie rozczłonkowanych jezior morenowych, które wypełniają głębsze miejsca urozmaiconej powierzchni morenowej.

Wody roztopowe lądolodu, dążąc na południe, rozlały się szeroko na przedpolu lodowcowym, sypiąc rozległy i płaski stożek zbudowany ze żwirów i piasków. Na nich występuje obecnie olbrzymi kompleks leśny, znany pod nazwą Borów Tucholskich.

W jaki sposób powstały pozostałe krainy tj. równiny morenowe i strefa nadmorska? Topniejący lądolód wycofywał się powoli na obszar Bałtyku. Proces rozkładania się lądolodu był przerywany fazami ponownego utrwalania się krawędzi lodowcowej lub wysuwania się języków lodowcowych, przez co powstał szereg ciągów drobnych moren czołowych, występujących w sąsiedztwie doliny Łeby a przede wszystkim wokół Jeziora Żarnowieckiego. W czasie powolnego topnienia mas lodowych osadziła się glina morenowa, tworząca rozległe płaskie powierzchnie moreny dennej, wyraźnie wyniesione nad dolinami, stąd nazwane wysoczyznami, w szczególnych zaś wypadkach kępami (patrz niżej).

Przez obszar równin morenowych przebiega rozległy szlak dolinny, zwany Pradoliną Pomorską. Pradolina ta ciągnie się od Zatoki Gdańskiej aż do Zalewu Szczecińskiego. Tędy odpływały wody roztopowe lądolodu, gdy brzeg bałtycki był jeszcze zatarasowany przez masę lodową. Obecnie pradoliną tą płyną jedynie małe rzeki i potoki (Reda, Łeba, Potok Chyloński).

Pierwotne liczne zatoki morskie wypełniały się powoli osadami rzek, a tworzące się piaszczyste mierzeje odgrodziły zatoki od otwartego morza i wyrównały wybrzeże. Wskutek tego zatoki zamieniły się w zalewy, które powoli uległy zatorfieniu. Jedyne głębsze miejsca zachowały się w postaci płytkich jezior (np. jez. Łeba) rozmieszczonych wśród torfowisk. Rozmiary torfowisk nadmorskich dają wyobrażenie o pierwotnym zasięgu morza.



Szkic morfologiczny regionu kaszubskiego

Objaśnienia znaków: 1 — strefa moren czołowych; 2 — równiny moreny dennej; 3 — zandry; 4 — wydmy nadmorskie; 5 — torfowiska; 6 — koleje; 7 — granice powiatów

Ocena terenu z punktu widzenia geograficznego

1. Kraina zandrowa, zbiegająca się głównie z obszarem zwartych lasów, składa się z jednostajnych terenów piaszczystych, przedzielonych jednakże licznymi jeziorami i torfiastymi łąkami oraz wyspami glin i piasków morenowych w postaci olbrzymich polan śródleśnych, na których rozmieściły się osiedla. Nieliczne rzeki płyną leniwie w swych zatorfionych dolinach. Monotonność tej krainy podkreślają jednogatunkowe drzewostany leśne. Gleby na zandrach należą do uboższych, nadających się pod hodowlę lasu. Także znaczna część wysp osadniczych śródleśnych winna być zalesiona. Teren zandrowy cechuje łatwość komunikacyjna, tworząca dziwny kontrast w stosunku do małych możliwości osadniczych tej krainy.

2. Obszar Pojezierza cechują wielkie deniwelacje terenowe przy braku kierunkowości. Jest to typowy młody krajobraz polodowcowy, pozbawiony w dużym stopniu normalnego odwodnienia. Jedynie wielkie podłużne jeziora, wypełniające głębsze miejsca polodowcowych rynien odpływowych (np. Jez. Raduńskie, Ostrzyckie, Sowidlińskie i in.) wprowadzają pewnego rodzaju ład terenowy, zwiększają naturalną drożność i ułatwiają przejście przez tę pojezierną krainę w kierunku południkowym (np. linia kolejowa Kościerzyna—Kartuzy).

Na skutek dużych różnic terenowych rozwinęło się szkodliwe zjawisko erozji gleby, przyjmujące coraz większe rozmiary z powodu nadmiernego wycięcia lasów, a zwłaszcza ogołocenia bardziej stromych partii terenu. Spłukiwanie gleby i zasypywanie dobrych gruntów jałowymi piaskami spływowymi oraz tworzenie się stromych wcięć erozyjnych należą do ważniejszych objawów tego zjawiska i wymagają natychmiastowej kontrakcji według sposobów wypróbowanych w Polsce i ZSRR.

Teren cały, turystycznie niezwykle atrakcyjny, charakteryzuje się bogactwem jezior wypełniających już wspomniane rynny odpływowe jak i liczne depresje śródmorenowe. Dużo jezior znikło a ich miejsce zajmują torfowiska i łąki. Jeziora są bogate w ryby. Na podkreślenie zasługuje tu fakt, że jeziora krainy pojeziernej znajdują się w strefie wododziałowej i z tej przyczyny nie są one narażone na dopływ wód, skażonych przez działalność przemysłową.

3. Kolejną krainę, to jest obszar moreny dennej, tworzą rozległe równiny czyli płaskie na ogół wysoczyzny, wyraźnie oddzielone od siebie dolinami i rynnami odpływowymi i ubogie

w jeziora. Mniejsze z tych wysoczyzn noszą nazwę kęp (Oksywska, Pucka, Swarzewska). Niektóre doliny są bardzo szerokie i zatorfione a stoki dolinne strome. Są to pradoliny, odwadniane obecnie przez niewielkie stosunkowo rzeki i potoki (Potok Chyloński, Reda, Łeba, Płutnica). Na główną uwagę zasługuje wspomniana już pradolina Redy—Łeby, przebiegająca przez cały obszar równoleżnikowo, by przed połączeniem się z jeziorem Łeby wykonać dwukrotny skręt. Jest to naturalny szlak o dużym znaczeniu komunikacyjnym, ułatwiający przejście z Pomorza Zachodniego do Zatoki Puckiej i Zatoki Gdańskiej. Pradolina ta jest głęboko wcięta w obszar wysoczyznowy. Zbocza dolinne są wyraźnie urzeźbione i rozczłonkowane przez liczne parowy i doliny boczne, co ułatwia zejście z wysoczyzny do pradoliny (np. zejście magistrali węglowej z W. Kacka do Gdyni), lecz z drugiej strony utrudnia gospodarcze (rolnicze) wykorzystanie obszarów naddolinnych. Zbocza te są przeważnie zalesione. Gdy las zostaje wycięty, rozwija się erozja gleby, trudna do opanowania. Innym ważnym elementem krajobrazu jest zagłębienie Jeziora Żarnowieckiego, otoczone wzgórzami moren czołowych i komunikujące się za pośrednictwem rynny z pradoliną Łeby—Redy. Naturalna drożność tej krainy wysoczyznowej jest stosunkowo duża.

4. Kraina nadmorska, najniższa i najwęższa ze wszystkich, ogranicza się do strefy nadbrzeżnych torfowisk, łąk i jezior, odgrodzonych od morza mierzejowym wałem wydmowym, a od wysoczyzny wyraźnym stopniem terenowym. Obszar torfowisk i łąk rozszerza się stale kosztem zarastających jezior, bogatych w ryby. Jest to teren komunikacyjnie najmniej korzystny. Wał wydmowy i związane z nim płytkie morze nie sprzyjają rozwojowi portów. Jedynie w ujściach rzecznych, stale przesuwanych przez prąd przybrzeżny, mogą istnieć skromne porty. Szeroka plaża i pobliskie lasy szpilkowe, stwarzają dogodne warunki do wypoczynku.

Rzeki i możliwości ich gospodarczego wykorzystania

Pojezierze jest strefą wododziałową, oddzielającą północne rzeki nadmorskie (Łeba, Radunia) od południowych, zandrowych (Wda). W odróżnieniu od spokojnie płynących rzek zandrowych (przeciętny spadek Wdy 0,72 ‰) rzeki północne nadbrzeżne odznaczają się spadkiem nie wyrównanym, zwłaszcza w swej górnej części, przypadającej na obszar Pojezierza i jego strefy brzeżnej

(spadek górnej części Łeby 2,62°/₀₀, dolnej części, pradolinnej 0,52°/₀₀). Łeba podobnie jak Radunia odznaczają się bystrym biegiem przypominającym miejscami potoki podgórskie. Rzeki północne cechuje znaczne rozwinięcie biegu (Łeba 151%), co sprzyja ich wykorzystaniu w celach energetycznych (np. zakłady wodno-elektryczne nad Radunią).

Krainy naturalne a podział administracyjny

Jak są rozmieszczone owe cztery powiaty w stosunku do powyższych naturalnych krain? Powiat kościerski, najbardziej południowy z wymienionych, znajduje się w połowie na zandrze a w połowie na Pojezierzu, pokrywającym się głównie z powiatem kartuskim. Powiat morski i powiat lęborski przypadają głównie na pozostałe dwie krainy, tj. na równiny morenowe i strefę nadmorskich torfowisk i wydm.

Zachodzi pytanie, czy wyróżnione cztery naturalne krainy składają się na całość fizjograficzną wyższego rzędu, czy też raczej mamy do czynienia z kilkoma odrębnymi regionami, wchodzącymi w skład jednostek geograficznych pozostających poza omawianym obszarem. Przede wszystkim należy stwierdzić, że wszystkie cztery wymienione krainy rozciągają się równoleżnikowo, wykraczając poza rozpatrywany obszar czterech powiatów. Jedynie wysoczyzny nadmorskie znajdują swój kres od strony wschodniej, granicząc z Zatoką Pucką. Poza tym należy zauważyć, że obszar czterech powiatów wykazuje dwa naturalne oblicza, wyrażone przez sieć rzeczną, klimat a także formy terenowe. Jedno oblicze jest obrócone do morza, drugie ku krainie Wielkich Dolin. Samo Pojezierze zachowuje jednakże swą odrębność, wyrażoną przez odmienny krajobraz i klimat oraz przez rolę dystrybutora wód opadowych.

Wobec powyższego stanu rzeczy jesteśmy zmuszeni przyznać, że obszar czterech powiatów nie pokrywa się z jakąś jednostką naturalną wyższego rzędu. Uniezależniając się od istniejącego podziału administracyjnego, możemy wyróżnić w pewnym przybliżeniu i z korzystaniem z granic umownych na niektórych odcinkach następujący region naturalny, region północnych Kaszub, odpowiadający pod względem wielkości normom przyjętym w planowaniu przestrzennym. Granica południowa tego regionu pokrywa się z południową granicą Pojezierza (Bytów—Kościerzyna—Skórcz), zostawiając pole zandrowe całkowicie poza regionem. Wschodnia granica regionu przebiega wzdłuż brzegu doliny Wisły i Żuław przez Gniew—Tczew—Gdańsk a dalej wzdłuż

brzegu morskiego. Północną granicę regionu także wyznacza morze.

Wyżej podane granice posiadają charakter naturalny, a jedynie zachodnia granica, którą można wyznaczyć wzdłuż Słupi (w kierunku na Bytów) posiada charakter umowny. W powyższym naturalnym regionie możemy dopatrzyć się dwóch naturalnych podregionów: Pojezierze i Przymorze (obejmujące wysoczyzny i strefę nadmorską). Być może, że podregion pojezierny, zbyt podłużny, wymaga podziału na podregion kartuski i podregion starogardzki. Należy także sądzić, że na ośrodek podregionu przymorskiego kwalifikuje się Lębork. Te sprawy jednak wykraczają już poza ramy niniejszych rozważań.

Surowce przemysłowe i energetyczne

Ubóstwo Niżu Polskiego w płody mineralne jest przysłowiowe, chociaż nie zawsze odpowiada prawdzie. Jednak na obszarze powiatów przymorskich woj. gdańskiego, zbudowanych z grubego płaszcza osadów lodowcowych, nie znaleziono ważniejszych bogactw mineralnych, które mogłyby stać się podstawą rozleglejszego przemysłu. Skromna lista kopalin obejmuje *węgiel brunatny*, występujący w stromym brzegu morskim pod Chłapowem, kiedyś tam eksploatowany, oraz wszędzie w podłożu, następnie wszędzie spotykane *gliny ceramiczne* (szczególnie w Gdyni i w Lęborku), nadające się głównie do wyrobu cegieł, z kolei *torf* pradolin i nizin nadmorskich, mogący mieć większe znaczenie nie tylko jako materiał opałowy, lecz przede wszystkim w przemyśle chemicznym i budowlanym, wreszcie *kamień polny*, zalegający pola Pojezierza, chociaż w większości już usunięty z pól i wykorzystany przy stawianiu ogrodzeń itp. Należy także wspomnieć o licznych żwirowniach i piaskowniach, dostarczających materiału dla przemysłu budowlanego i budowy dróg. Jako źródło energii wchodzą w rachubę *siły wód* rzek pojeziernych, o czym była już mowa.

Naturalne podstawy rozwoju rolnictwa i przetwórstwa rolnego

Z racji swego położenia geograficznego i ubóstwa surowcowego teren Kaszub kwalifikuje się przede wszystkim do gospodarki rolnej i hodowlano-przetwórczej, dostosowanej do potrzeb aprowizacyjnych zespołu portowo-miejskiego i polskiego eksportu w dziedzinie płodów rolnych i przetwórstwa rolnego.

Jakie są naturalne warunki tej głównej funkcji gospodarczej omawianego terenu?

W następstwie zmienności występowania osadów lodowcowych i wodnolodowcowych region kaszubski wykazuje znaczną rozmaitość gleb. Jednak ich skala jakości nie jest zbyt bogata, gdyż się ogranicza raczej do gleb średnich i słabych. Jedynie w powiecie morskim nad Zatoką Pucką spotyka się lepsze gleby bielicowe.

Na obszarze zandru przeważają gleby piaszczyste jako grunty rolniczo nieopłacalne. Istnieją możliwości znacznego powiększenia areału leśnego kosztem ubogich gruntów ornych śródleśnych lub do lasów przylegających. Na Pojezierzu oraz w strefie wysoczyzn przeważają bielice i lepsze rodzaje szczerków wykorzystane rolniczo. Na słabszych glebach piaszczystych oraz na większych pochyłościach terenowych występują lasy, zajmujące znaczne przestrzenie zwłaszcza na wysoczyźnie w okolicach Wejherowa, Gdyni i Lęborka oraz na obszarze Pojezierza w okolicy Kartuz. Od tych zwartych przestrzeni leśnych, schodzących stokami dolinnymi w dół, jaskrawo odbijają się jednostajne bezleśne dna pradolin i rynien odpływowych, wypełnione głównie torfami. Piaszczysta i torfowiskowa strefa nadmorska wykazuje dużo nieużytków (lotne piaski i torfowiska). Niektóre piaszczyste tereny są zalesione. Jedynie nieliczne wyspy morenowe wśród torfowisk nadają się do uprawy rolnej.

Klimat regionu kaszubskiego, zwłaszcza jego części północnej, pozostaje pod wyraźnym wpływem Morza Bałtyckiego. W następstwie tego zachodzi opóźnianie się wiosny i przedłużanie jesieni. Poza tym następuje zmniejszanie amplitudy temperatury powietrza, a więc skrócenie okresu mrozów, lecz równocześnie zmniejszanie ilości dni upalnych. Można powiedzieć, że dzięki oddziaływaniu klimatycznemu Bałtyku zasięg klimatu kontynentalnego zostaje odsunięty ku wschodowi o kilka stopni długości geograficznej (por. Kończak, Klimatologia obszaru Bałtyckiego, Przegl. Geogr., tom XVI).

Jednak wpływ Bałtyku z natury rzeczy zostaje ograniczony do pasa nadmorskiego o szerokości 20—30 km a klimat regionu kaszubskiego wykazuje znaczne zróżnicowanie, odpowiadające przestrzennie wyróżnionym krainom morfologicznym.

1. Kraina nadmorskich wydm i torfowisk i częściowo kraina moreny dennej posiadają klimat morski. Świadczą o tym najmniejsze na całym obszarze zróżnicowania w przebiegu temperatury powietrza, największa wilgotność powietrza i zjawisk z nią związanych, wiatry morskie (bałtyckie) w okresie letnim,

a zwłaszcza duża oceaniczność (równomierność) opadów atmosferycznych.

2. Obszar zandrowy wchodzi już w skład wielkiej dziedziny klimatycznej pasa Wielkich Dolin. Lata są oceaniczne, lecz zimy raczej lądowe. Dzięki wpływom oceanicznym wiosna jest chłodniejsza od jesieni.

3. Klimat Pojezierza różni się od klimatu wybrzeża większą amplitudą (bardziej kontynentalną) a od klimatu zandrów niższymi temperaturami zimowymi i letnimi. Pojezierze posiada odrębne cechy klimatyczne, kwalifikujące je jako najchłodniejszą część Pomorza. Przymrozki trwają tu najdłużej a zaczynają się najwcześniej. Na uwagę zasługuje fakt, że opady osiągają tu swą największą na Pomorzu wysokość roczną.

Długość okresu wegetacyjnego (suma dni ze średnią temperaturą powietrza powyżej 5^0 C) nie odbiega od wartości w innych okolicach Polski północnej (200—210) dni, jedynie Pojezierze wykazuje krótszy okres (poniżej 200 dni) [1].

Okres bezzimia (suma dni powyżej średniej temperatury powietrza 0^0 C) jest ze względu na bliskość morza dłuższy niż w bardziej południowych obszarach Polski i wynosi ponad 280 dni. Jedynie strefa pojezierna wykazuje niższe wartości (260 dni).

Usłonecznienie jest bardzo wysokie (powyżej 8,5 godz. przeciętnie na dobę), dzięki czemu w pewnym stopniu zostaje wyrównana niedogodność, wynikająca z krótkiego stosunkowo okresu dojrzewania (suma dni powyżej średniej temperatury powietrza 15^0 C), który wynosi 70—80 dni (wobec maksimum Polski 110 dni).

Opady atmosferyczne, wynoszące średnio ponad 600 mm rocznie, są w zasadzie dla potrzeb rolnictwa wystarczające. Stwierdzenie to nie odnosi się jednak do potrzeb ważnej w tym regionie hodowli bydła, opartej na paszy zielonej, a więc korzystającej z rozległych na tym obszarze łąk. Należy bowiem uwzględnić rolę parowania w okresie wegetacyjnym. Badania Ostromęckiego (patrz literaturę) wykazały, że dopiero opad roczny większy niż 900 mm rocznie zapewnia równowagę bilansu wodnego łąk. Na obszarze całej Polski łąki torfowe wysokoprodukcyjne, zdaniem Ostromęckiego, wymagają mniejszego lub większego dopływu wody dla zrównoważenia bilansu, tj. wyrównania strat na skutek parowania. Badacz ten podaje następujące potrzeby wodne łąki na zmeliorowanych torfo-

[1] Te i dalsze dane klimatologiczne wg E. Romera.

wiskach na rozpatrywanym obszarze w czasie od kwietnia do czerwca:

a) Wybrzeże: średni opad atmosferyczny 150 mm, parowanie 320 mm, niedobór 170 mm, a więc konieczny dopływ około 0,25 l/sek/ha.

b) Pojezierze: średni opad atmosferyczny 120—170 mm, parowanie 300—400 mm, niedobór 140—280 mm, a więc konieczny dopływ 0,15—0,20 l/sek/ha.

c) Pas Wielkich Dolin (zapewne już poza obszarem leśnym Kaszub) wykazuje największe zapotrzebowanie: średni opad atmosferyczny 140 mm, parowanie 390 mm i więcej, niedobór 250 mm, a więc konieczny dopływ ponad 0,30 l/sek/ha.

Zagadnienie równowagi bilansu wodnego jest niezwykle ważne i palące, tym bardziej, że gospodarka hodowlana, związana najbardziej z procesami hydrologiczno-klimatycznymi, ma się stać głównym zajęciem ludności wiejskiej regionu. Należy zbadać możliwości i sposoby wykorzystania wód płynących i gruntowych a także przystąpić do stworzenia barier wiatrochronych, powiększenia ilości stawów oraz zalesienia wszelkich gruntów rolniczo nieopłacalnych dla zwiększenia wilgotności powietrza całego obszaru, a tym samym dla przeciwdziałania nadmiernemu wyparowywaniu gruntów.

Wreszcie należy dążyć do ustalenia regionów rolniczo-klimatycznych na rozpatrywanym obszarze, przeprowadzając dokładne badania klimatologiczne i specjalne fenologiczne, biorąc pod uwagę fakt, że region kaszubski jest pod względem glebowym i morfologicznym niezwykle urozmaicony i przedstawia strefę oddziaływania licznych odmiennych czynników klimatycznych. W powyższych zadaniach kryje się poważna próba owocnej współpracy pomiędzy nauką teoretyczną a życiem praktycznym, i równocześnie postulat większego niż dotychczas uaktualnienia tematów prac badawczych.

Ocena regionu kaszubskiego z punktu widzenia potrzeb planowania gospodarczego

Planowanie gospodarcze i społeczne widzi jako swój ostateczny cel powszechny dobrobyt ludności. Cel ten może być osiągnięty przez pełne wykorzystanie wszystkich sił naturalnych i ludzkich. Każdy region, każda kraina naturalna reprezentuje odrębny zespół czynników naturalnych, wpływając przez to decydująco na treść planowania gospodarczego, zwłaszcza na od-

cinku przestrzennym. Jakie walory naturalne i jakie wady reprezentują opisane wyżej cztery krainy, a więc jakie elementy naturalne musi uwzględnić planowanie gospodarcze (i społeczne) w tej części woj. gdańskiego?

1. KRAINA ZANDROWA: Cechy dodatnie: bogactwo lasów, obfitujących w runo leśne, i jezior zasobnych w ryby, torfy, wielka drożność, walory wypoczynkowe i turystyczne, możliwości rozwoju przemysłu miejscowego w dziedzinie wyrobów rybnych i owocowych.

Cechy ujemne: ograniczone możliwości aprowizacyjne i osadnicze.

2. POJEZIERZE: Cechy dodatnie: bogactwo jezior (wododziałowych) obfitujących w ryby, znaczna ilość gleb bielicowych, zapas sił wodnych, duże nagromadzenie kamienia polnego, walory wypoczynkowe i turystyczne, możliwości rozwoju przemysłu miejscowego w dziedzinie przetwórstwa rybnego i usługi turystyczne.

Cechy ujemne: duże spadki terenowe (trudności uprawy mechanicznej), konieczność zalesienia obszarów bardziej stromych, znaczne wysokości względne, mała naturalna drożność, krótki okres wegetacyjny; teren nie sprzyja zakładaniu zwartych osiedli wiejskich, jednak możliwości osadnicze są znaczne.

3. WYSOCZYZNY: Cechy dodatnie: równinność terenu (z wyjątkiem silnych załomów wzdłuż pradolin i głównych rynien), duża naturalna drożność (przelotność w kierunku równoleżnikowym), dużo gleb bielicowych, szczerków oraz łąk, łatwość uprawy maszynowej, gliny ceramiczne, torfy, węgiel brunatny, łatwość koncentracji siedlisk wiejskich, możliwości osadnicze duże, przetwórstwo rolniczo-hodowlane.

Cechy ujemne: konieczność pokonywania znacznych różnic w wysokości pomiędzy wysoczyznami a szerokimi dnami dolin i rynien, znaczne tereny zabagnione, sporo gleb słabych (piaszczystych).

4. WYBRZEŻE: Cechy dodatnie: rozległa plaża i pobliski las jako warunki wypoczynku nadmorskiego, brzeg płaski piaszczysty sprzyja wykonywaniu rybołówstwa, jeziora zalewowe obfitują w ryby, eksploatacja torfów, usługi turystyczne.

Cechy ujemne: mała drożność, konieczność budowania tam i nasypów, zabagnienie, piaski lotne, brak gruntów ornych, trudności aprowizacyjne i osadnicze, trudności zakładania portów.

Niektóre ważniejsze prace fizjograficzne dotyczące regionu Kaszubskiego lub Pomorza

K. Chmielewski: Hydrografia Pomorza i Prus Wschodnich, Słownik Geograficzny Państwa Polskiego, tom I, Pomorze.

M. Czekańska: Zlodzenie Bałtyku. Badania Geograficzne, Poznań 1935.

R. Galon: Klimat Pomorza i Prus Wschodnich, Słownik Geograficzny Państwa Polskiego, tom I, Pomorze.

R. Galon: Przeglądowa Mapa Geologiczna Polski 1:300 000, arkusz Toruń, Wydawn. Państw. Inst. Geolog., Warszawa 1948.

M. Kaczmarczykowa i A. Zierhoffer: Nad Łebą, Słupią i Wieprzą. Pomorze Zachodnie. Wydawn. Instytutu Zachodniego, Poznań 1949.

J. Kondracki: Pomorze, PZWS, Warszawa 1946.

St. Kończak: Klimatologia obszaru bałtyckiego, Przegląd Geograficzny, tom. XVI, Warszawa 1936.

J. Ostromęcki: Projektowanie równowagi bilansu wodnego dla umeliorowanych zlewni bagiennych. Wiadomości Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej, tom. I, zesz. II.

St. Pawłowski: Z morfologii Polskiego Wybrzeża. Prace Pozn. Tow. Przyjaciół Nauk, Poznań 1922.

St. Pawłowski: Budowa geologiczna i krajobrazy metrologiczne Pomorza, Słownik Geograficzny Państwa Polskiego, tom I, Pomorze.

St. Zb. Różycki: Przeglądowa Mapa Geologiczna Polski 1:300 000, arkusz Gdańsk, Wydawn. Państw. Inst. Geol. Warszawa 1949.

E. Rühle: Przeglądowa Mapa Geologiczna Polski 1:300 000, arkusz. Słupsk, Wydawn. Państw. Inst. Geol., Warszawa 1948.

B. Zaborski: Z morfologii Północnych Kaszub, Instytut Bałtycki, Toruń.

A. Zierhoffer: Krajobraz. Pomorze Zachodnie. Wydawn. Inst. Zach., Poznań 1949.

J. MONIAK — A. JAKLEWICZÓWNA
W. S. H. M. Sopot

Z ZAGADNIEŃ DEMOGRAFICZNYCH OBSZARU UJŚCIA WISŁY

Obszary ujść rzecznych stanowią interesujący przedmiot badań zjawisk demograficznych, które na tych terenach przybierają często nieoczekiwane formy. Przyczyną tego są po większej części specjalne warunki geograficzno-ekonomiczne, jakie się tam wytwarzają, oraz nasilenie mechanicznego ruchu ludności, które bywa tam na ogół większe.

Urodzajność gleby delt oraz ożywiony handel i ruch komunikacyjny, wynikający z wymiany towarowej, podnoszą możliwości zarobkowe, toteż ludność „tłoczy się" w często przeludnionych agrarnie deltach np. rzek tropikalnych, które stają się nieraz obszarami zarówno emigracji jak imigracji.

Zmiany ludnościowe jakie zachodziły w ostatnim pięćdziesięcioleciu na równinach ujścia Wisły, są dosyć znamienne; przyczyną ich były, oprócz wyżej wymienionych czynników również wpływy geopolityczne.

Zobrazowanie zjawisk demograficznych delty Wisły, jako obszaru w pojęciu geograficznym, napotyka na trudności natury formalnej, gdyż powierzchnia jednostek administracyjnych, do których odnosi się materiał statystyczny, bynajmniej nie pokrywa się z jej obszarem. Chcąc więc kartograficznie przedstawić omawiany teren, trzeba było uzgodnić te rozbieżności; na skutek tego cały obszar musiał przyjąć nieco większe rozmiary, przez dodanie: Wyżyny Mierzyszyńskiej (270 m n. p. m.), położonej w powiecie gdańskim na zachód od Leniwki, oraz Wyżyny Elbląskiej (197 m n. p. m.). Natomiast pominięty został powiat tczewski ze względu na daleki jego zasięg na południe (aż po Kwidzyń). Powiaty grodzkie Gdynia i Sopot, musiały być wzięte pod uwagę nie tylko z powodu ścisłego połączenia tych ośrodków węzłami gospodarczymi, ale też ze względu na zatrudnienie mieszkańców Gdyni i Sopotu w warsztatach pracy na obszarze delty jak i na odwrót.

Biorąc zatem pod uwagę z jednej strony momenty natury geograficznej, z drugiej strony momenty natury formalnej, musiało się zaliczyć do obszaru ujścia Wisły następujące powiaty i miasta wydzielone: powiat Gdańsk, miasto Gdańsk, miasto Sopot, miasto Gdynię, powiat Elbląg i powiat Malbork. Powierzchnia tego obszaru i zaludnienie, na podstawie sumarycznego spisu ludności z dn. 14. II. 1946 r. przedstawia się następująco:

Powierzchnia i zaludnienie obszaru ujścia Wisły w r. 1946

Obszar	Powierzchnia (km kw.)	Mieszkańcy
pow. wiejski Gdańsk	1.768	55.246
m. Gdańsk	114	117.894
m. Sopot	11	26.917
m. Gdynia	69	77.829
pow. Elbląg	518	27 953
pow. Malbork	232	14.811
Razem . . .	2 712	320.650

Gęstość zaludnienia tego obszaru, na podstawie wyżej wspomnianych danych, przedstawia nam rys. 1. Pierwsze wrażenie, jakie robi ten rysunek, to nieproporcjonalność w rozmieszczeniu ludności. Zespół miast portowych Gdynia—Gdańsk, odznacza się wielką gęstością zaludnienia, podczas gdy gęstość zaludnienia reszty obszaru, można w przybliżeniu oszacować na dziesięciokrotnie mniejszą.

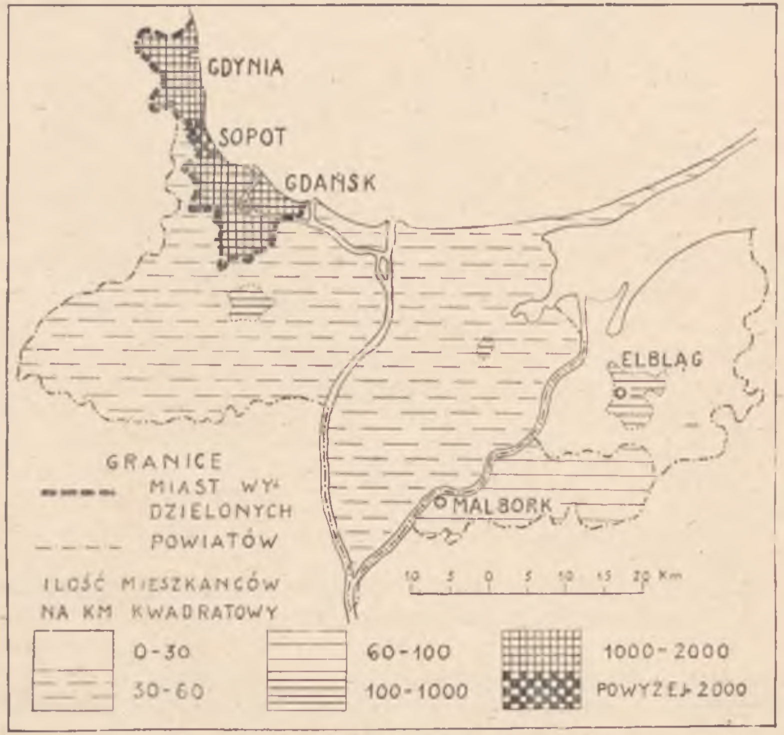
Przeciętna gęstość zaludnienia obszaru ujścia Wisty w latach 1946 i 1948

Obszar	Powierzchnia w km kw.	Ilość mieszkańców		Gęstość zaludnienia na km kw.	
		14. II. 46	Szacunek 1948 (—)	14. II. 46	Szacunek 1948
pow. Gdańsk (z m. Gdańsk i m. Sopot)	1.893	200.057	(271.000)	106	(143)
pow. Elbląg	518	27.953	(41.000)	54	(79)
pow. Malbork	232	14.811	(22.000)	64	(95)
pow. wiejski Gdańsk . .	1.768	55.246	(60.000)	31	(34)

Przeciętna gęstość zaludnienia powiatów oraz miast, liczących ponad 20.000 mieszkańców wg danych wspomnianego spisu ludności, przedstawia się następująco:

*Przeciętna gęstość zaludnienia miast ponad 20.000 m.
w latach 1946—48*

Miasta ponad 20.000	Powierzchnia w km kw.	Ilość mieszkańców		Ilość mieszkańców na km kw.	
		14. II. 46.	Szacunek 1948	14. II. 46.	Szacunek 1948
m. Gdańsk	114	117.894	(168.000)	1.034	(1.474)
m. Sopot	11	26.917	(43 000)	2.447	(3·909)
m. Gdynia	69	77.829	(108.000)	1.179	(1.565)
m. Elbląg	ca 35	20.924	(30.000)	598	(857)

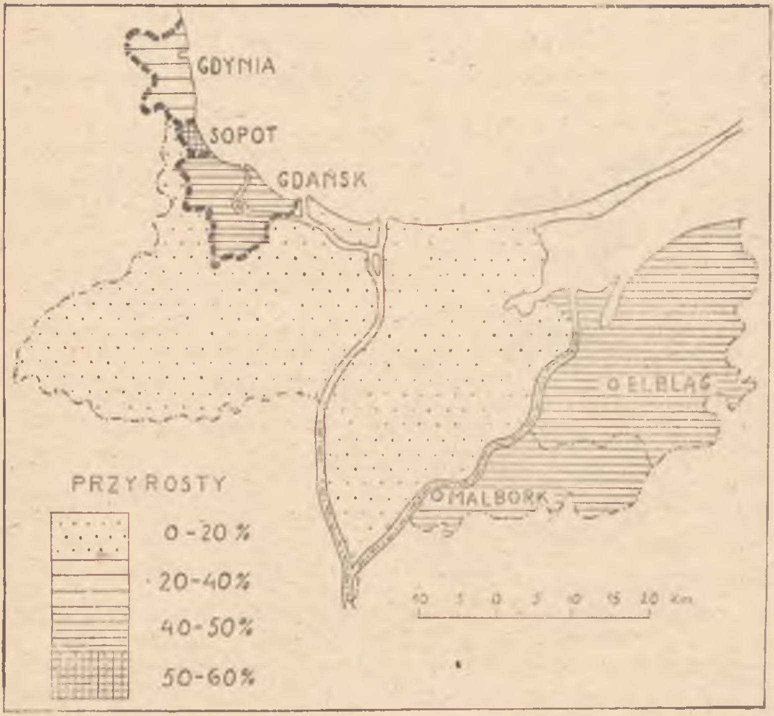


Rys. 1. Gęstość zaludnienia w r. 1946

Jak z powyższego zestawienia wynika, gęstość zaludnienia we wszystkich pozycjach była stosunkowo nieznaczna. Liczby w nawiasach oznaczają dane szacunkowe, aktualne dla pierwszego kwartału 1948 r. Zostały one podane w celu zwrócenia

uwagi na duże zmiany, które zaszły w gęstości zaludnienia obszaru ujścia Wisły na przestrzeni lat 1946—48.

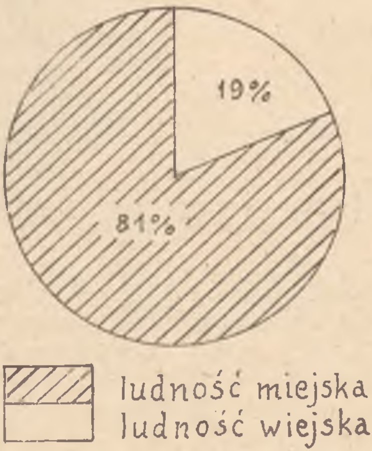
Opierając się na szacunkach Rejonowej Dyrekcji Planowania Przestrzennego oraz zarządów miejskich, można było uchwycić wzrost gęstości zaludnienia obszaru ujścia Wisły w okresie po-



Rys. 2. Wzrost gęstości zaludnienia w r. 1948 w porównaniu z r. 1946

wojennym 1946—48 i przedstawić wyniki graficznie na rys. 2. Największy wzrost gęstości zaludnienia obserwujemy na terenach najmniej zniszczonych (Sopot — przyrost 50—60%; stosunkowo znaczny przyrost wykazują powiaty Elbląg i Malbork (40—50%); pierwszy, ze względu na odbudowywujący się ze zniszczeń wojennych przemysł maszynowy, drugi ze względu na stosunkowo duży ośrodek miejski, jakim jest Malbork, będący węzłem kolejowym i leżący na najkrótszej linii kolejowej z Gdańska do Warszawy. Liczba mieszkańców na km kw. w m. Gdań-

sku wzrasta nieco szybciej niż w Gdyni. Gdynia bowiem, jako najmniej zniszczone miasto wybrzeża, zdołała już w r. 1946 osiągnąć stan i gęstość zaludnienia z r. 1935/6 (75.0000—100.000 mieszkańców i 1.100—1.500 mieszk. na km kw.). Gdańsk natomiast w r. 1946 nie osiągnął nawet 50% zaludnienia z r. 1936 (237.000 mieszk., 1.034 mieszk. na km kw.). Jak wynika z przytoczonych danych szacunkowych na r. 1948, Gdynia przy zachowaniu obecnego swego obszaru jest bliska nasycenia, o ile przyjmiemy za punkt saturacji przedwojenny stan ludności. Miasto Gdańsk zaś dalekie jest od osiągnięcia stopnia nasycenia, a wzrost gęstości zaludnienia zależeć tu będzie od tempa odbudowy. Gdynia w następnych latach pochłonie prawdopodobnie nowe przestrzenie,

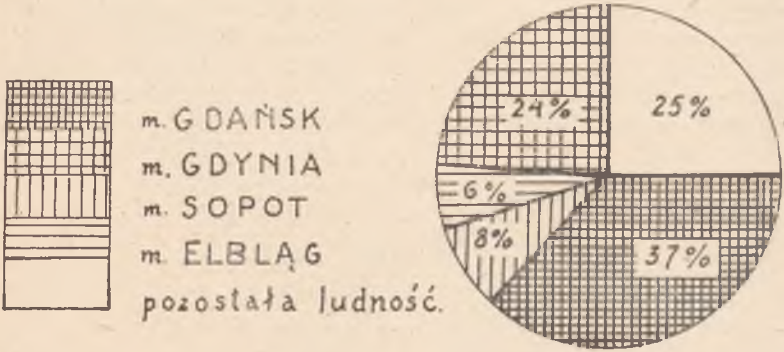


Rys. 3. Procentowy skład ludności obszaru ujścia Wisły (14. II. 1946)

rozrastając się poziomo, Gdańsk natomiast będzie zabudowywał swój obszar przedwojenny, rozrastając się w kierunku raczej pionowym.

Obszar ten, posiadając gęsto zaludnione ośrodki miejskie, obok daleko słabiej zaludnionych powiatów wiejskich, jest terenem o wybitnej relatywnej przewadze ludności miejskiej. Stosunek ludności miejskiej do ludności wiejskiej przedstawia nam rys. 3. Ludność wiejska stanowi tu 19% ogółu ludności. Stan ten, jakkolwiek opiera się na danych sumarycznego spisu ludności z r. 1946, nie uległ w ciągu dwu ostatnich lat znaczniejszym zmianom, co stwierdziliśmy na podstawie liczb szacunkowych. Ludność miejska i wiejska wzrasta prawie proporcjonalnie,

z małą przewagą na korzyść ludności miejskiej. Proporcjonalnie również wzrąsta ludność miast, liczących ponad 20.000 mieszkańców w stosunku do ogółu ludności. Rys. 4 wykazuje, że wspomniane duże miasta grupują 75% ludności. Ludność tych miast stanowi, wg tych samych danych (Sumaryczny spis ludności 1946 r.), 94% ludności miejskiej całego interesującego nas obszaru.



Rys. 4. Udział procentowy miast ponad 20.000 mieszkańców w ogólnej liczbie ludności obszaru ujścia Wisły (14. II. 1946)

Przybliżone szacunki w latach 1946—48 wykazują małe odchylenia na niekorzyść proporcjonalności zaludnienia się obszaru ujścia Wisły. Wspomniany wyżej nieznaczny wzrost ludności miejskiej kosztem ludności wiejskiej daje się także zauważyć przy analizie ludności miast, liczących ponad 20.000 mieszkańców, w stosunku do ogółu ludności na przestrzeni lat 1946—48.

Biorąc jednak pod uwagę małą możliwość porównania liczb, opartych na szacunkach, ryzykowne byłoby twierdzenie, że ok. 3% ludności wiejskiej przesunęło się do miast delty Wisły, liczących ponad 20.000 mieszkańców. Można natomiast zauważyć, że proces urbanizacji, rozpoczęty na wielką skalę w XIX stuleciu, daje się spostrzec też na małym obszarze delty Wisły. Obserwuje się go w okresie tych dwu lat powojennych, może głównie dlatego, że omawiany teren został w wyniku działań wojennych silnie wyludniony (por. rys. 7), a procesy ponownego zaludnienia przebiegają w zależności od odbudowy zniszczonych wojną obszarów. Ponieważ proces odbudowy postępuje zwykle szybciej niż proces rozbudowy pewnych ośrodków, dlatego spowodowane odbudową ponowne zaludnianie pozwala na obserwację zjawiska urbanizacji w skrócie przestrzennym. Proces urbanizacji pozo-

staje w związku z aktualną dla doby obecnej przebudową naszej struktury rolniczo-przemysłowej na przemysłowo-rolniczą oraz łączy się z procesem socjalizacji naszej gospodarki.

Na omawianym obszarze, obok tych przyczyn ogólnych, powodujących przesuwanie się ludności ze wsi do miast, występują przyczyny natury lokalnej. Są nimi specyficzne warunki odbudowy zniszczeń wojennych delty Wisły.

Aby całkowicie odbudować rolnictwo Żuław, należy na nowo zainstalować urządzenia melioracyjne, które są bardzo kosztowne i wymagają dużej ilości sił roboczych. Ponadto należy odbudować budynki mieszkalne oraz odnowić stan inwentarza żywego i martwego. Wypada też zaznaczyć, że ludzki element wiejski jest mniej ruchliwy od miejskiego i gdy decyduje się porzucić swą ziemię, porzuca często też zajęcia rolnicze na zawsze. Przesiedleńcy z b. terenów wschodnich Polski, również trudniej „aklimatyzują się" na Żuławach, gdyż gleba tutejsza wymaga specjalnej uprawy z koniecznym zastosowaniem maszyn rolniczych zarówno w majątkach państwowych, jak wiejskich spółdzielniach wytwórczych. Trudności więc natury organizacyjnej i technicznej powodują wolniejsze tempo odbudowy wsi niż miast, które wchłaniają ludność wiejską, szukającą lepszych zarobków głównie w przemyśle.

Aktualny odsetek ludności rolniczej w stosunku do ogółu ludności omawianego obszaru jest większy niż przed wojną. Porównując dane niemieckie za r. 1933, zawarte w „Statistik des Deutschen Reiches" tom 458, dla dwu powiatów elbląskiego i malborskiego, dowiadujemy się, że powiat elbląski posiadał 16% ludności zatrudnionej w rolnictwie i leśnictwie, podczas gdy stan ten w r. 1946 wynosił 22%. Powiat Malbork posiadał w 1933 r. 24% ludności rolniczej, gdy po wojnie w 1946 r. 32% ogółu ludności.

Większy obecnie niż przed wojną odsetek ludności wiejskiej należy też przypisać skasowaniu dużej własności, a tym samym zwiększeniu możliwości osadnictwa wiejskiego.

Intensywna akcja zasiedlania terenów delty Wisły w latach powojennych przez ludność polską nasuwa przypuszczenie, że ludność ta musiała posiadać pewne cechy ludności kolonizacyjnej, a więc przede wszystkim musiała to być ludność młoda. Zwykle bowiem tereny przypływu ludności, a więc tereny imigracyjne, odznaczają się większym odsetkiem ludności w wieku średnim, niż tereny odpływów, czy też stabilizacji ludności. Badając oddzielnie strukturę ludności naszego obszaru i ludności

całego województwa gdańskiego, otrzymujemy następujące wyniki:

Struktura wieku ludności wojew. gdańskiego i obszaru ujścia Wisły

Grupy wieku	Woj. gdańskie Ilość mieszk.	%	Obszar ujścia Wisły Ilość mieszk.	%
poniżej 18 lat . .	275.821	37	104.405	32
18 — 59	397.518	54	194.516	61
powyżej 60 lat . .	58.811	9	21.729	7
Ogół ludności . .	732.150	100	320.650	100

Na obszarze ujścia Wisły odsetek ludności w wieku 18—59 lat jest o 7% większy niż ten sam odsetek na terenie całego województwa. Struktura wiekowa, badana oddzielnie dla ludności wiejskiej i miejskiej, przedstawia się następująco:

Struktura wieku ludności wiejskiej i miejskiej

Rodzaj ludności	Liczba ludności w wieku:			Razem	%		
	I do 18	II 18—59	III ponad 60		I	II	III
wiejska	25073	29198	6055	60326	41	48	11
miejska	79332	165318	15674	260324	31	63	6

Na podstawie powyższych danych konstatujemy, że ludność miejska posiada aż 63% ludności w wieku maksymalnej zdolności do pracy, podczas gdy wśród ludności wiejskiej grupa ta liczy tylko 48%. Osiedlanie się nowej ludności na terenach wiejskich odbywa się przeważnie rodzinami, natomiast w miastach obserwujemy, obok osadnictwa rodzinnego, liczne osadnictwo osób młodych, samotnych, małżeństw bezdzietnych, młodzieży studiującej, zwłaszcza w wyższych zakładach naukowych, z dala od rodziny. Element zasilający ludność miejską bynajmniej nie rekrutuje się wyłącznie spośród ludności z głębi kraju; pewien odsetek ludności miejskiej w wieku maksymalnej zdolności do pracy raczej pochodzi z pobliskich powiatów. Wpływa to oczywiście na zmniejszenie się odsetku ludności w wieku 18—59 lat na wsi, na korzyść tej grupy ludności w miastach.

Przed wojną (1933 r.) obszar ten posiadał nieco odmienną strukturę ludnościową. Na podstawie danych niemieckich („Statistik des Deutschen Reiches“, tom 451) powiat Elbląg liczył 59% ludności w wieku maksymalnej zdolności do pracy, powiat Malbork — 57%, b. Wolne Miasto Gdańsk [1], (a więc pow. wiejski Gdańsk, m. Gdańsk i m. Sopot łącznie) — 54% ogółu ludności.

Według danych sumarycznego spisu ludności (1946 r.), pow. Elbląg posiadał 52%, pow. Malbork — 53%, pow. Gdańsk (pow. wiejski, m. Gdańsk i m. Sopot) — 62%. Porównując dane przedwojenne z powojennymi, należy stwierdzić, że widoczny jest wyraźny ubytek ludności w wieku maksymalnej zdolności do pracy w powiatach Elbląg i Malbork. Powiaty, obejmujące obszar b. Wolnego Miasta, wykazują większy niż przed wojną odsetek wspomnianej wyżej grupy wieku i ludności. Mniejszy niż przed wojną odsetek interesującej nas grupy ludności — świadczyć może o dużych stratach wojennych. Większy natomiast odsetek tej ludności na terenach b. W. M. Gdańska, a więc przede wszystkim na terenie miast Gdańska i Sopotu, należy przypisać silnemu zgrupowaniu w tych miastach młodzieży akademickiej oraz ludności „młodej“ szczególnie predestynowanej do pracy na terenie portów.

Struktura ludności wg płci przedstawia się tu również odmiennie niż to miało miejsce przed wojną. Wszystkie kraje, biorące udział w wojnie, utraciły większy odsetek ludności męskiej niż żeńskiej. Skutkiem tego wszędzie występuje duża liczbowa przewaga ludności żeńskiej nad męską. Dla obszaru ujścia Wisły stan ten na dzień 14. II. 46. przedstawia się następująco:

Struktura ludności obszaru ujścia Wisły wg płci w r. 1946

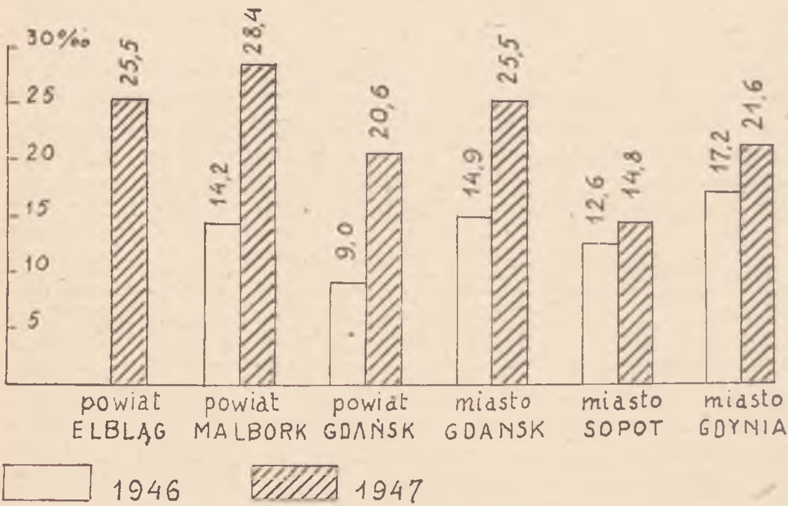
Obszar	Ogólna liczba ludności	ludność męska	ludność żeńska	Na 100 mężczyzn kobiet
pow. Gdańsk [2]	82.163	36.309	45.854	126
a) miasta	32.688	14.513	18.175	125
b) wsie	49.475	21.796	27.679	127
m. Gdańsk	117.894	54.703	63.191	115
m. Gdynia	77.829	37.075	40.754	*109*
pow. Elbląg	27.953	11.390	16 563	145
a) miasta	21.896	8.774	13.122	**149**
b) wsie	6 057	2.616	3.441	131
pow. Malbork	14.811	6.575	8.236	125
a) miasta	10.017	4.518	5.499	122
b) wsie	4.794	2.057	2.737	135

[1] „Statistisches Taschenbuch der Freien Stadt Danzig“, 1934.

[2] Ludność miasta Sopotu objęta w tej ilości.

W dużych ośrodkach miejskich na 100 mężczyzn przypada: w Gdyni — 109, a w Gdańsku — 115 kobiet. Są to stosunkowo mniejsze liczby niż te, które ilustrują nam ilość kobiet w małych miastach i wsiach, gdzie ilość kobiet na 100 mężczyzn waha się od 122—149 (pow. Elbląg). Przeciętna dla całego obszaru wynosi na 100 mężczyzn — 128 kobiet. W okresie przedwojennym jedynie m. Gdańsk w latach 1931/3 posiadało ten sam odsetek kobiet co obecnie, tj. na 100 mężczyzn 115 kobiet. Gdynia była jedynym w Polsce miastem, w którym na 100 mężczyzn było 75 kobiet w latach 1931/3, a w r. 1936 — 87 kobiet (Mały Rocznik Statystyczny, 1947 r.). Powiat Elbląg liczył w r. 1939 na 100 mężczyzn — 109 kobiet, a pow. Malbork na 100 mężczyzn — 110 kobiet („Statistik des Deutschen Reiches" tom 552/2).

Przypływ i odpływ ludności i rozmiary tych procesów można uchwycić, analizując statystykę ruchu ludności, podającą nam w pewnym okresie czasu przyrost naturalny i przyrost mechaniczny ludności. Na obszarze ujścia Wisły zjawiska te ilustrują nam rysunki 5 i 2:



Rys. 5. Procentowy przyrost naturalny ludności obszaru ujścia Wisły

Na rys. 5 przedstawiono przyrost naturalny za dwa lata powojenne, a mianowicie za lata 1946 i 1947 (dane G. U. S.). Przyrost ten w r. 1947 jest na całym obszarze o wiele wyższy niż w r. 1946. Średnio przyrost naturalny jest tu o 10,2‰ wyższy

niż w r. 1946. Ta duża różnica, wykazana w przyroście naturalnym z roku na rok, polega prawdopodobnie na braku ścisłych rejestracji urodzeń i zgonów w urzędach stanu cywilnego w 1946 r.; niemniej jednak liczby te mają duże znaczenie orientacyjne. Obliczając przeciętny przyrost naturalny w r. 1946 osobno dla miast wydzielonych (powiaty grodzkie), otrzymujemy dla nich średnią 14,9‰, natomiast dla powiatów wiejskich — 7,7‰ (powiat Elbląg nie został ujęty ze względu na zbyt duże odchylenia liczb, którymi dysponował G. U. S.).

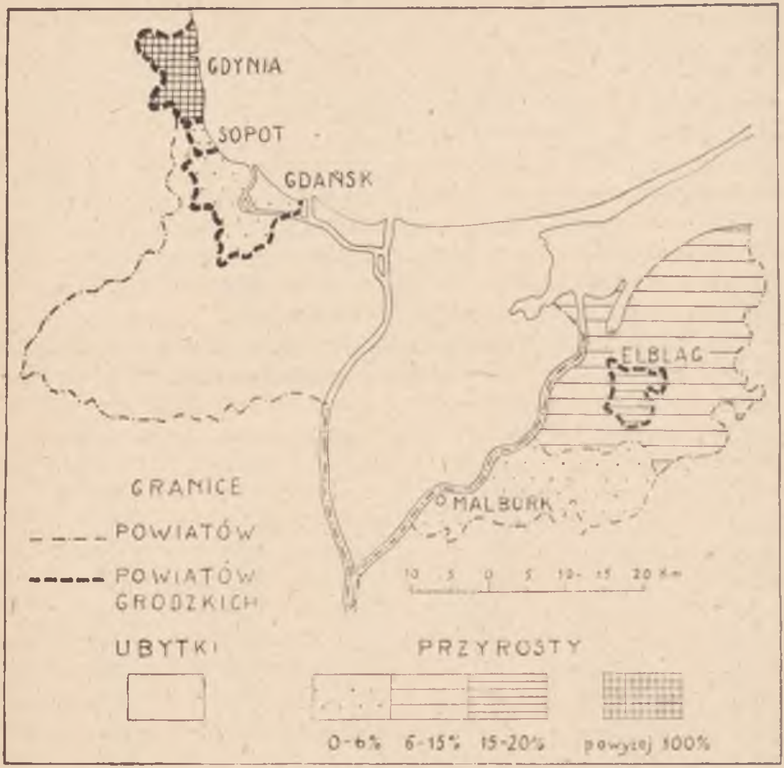
Sytuacja w r. 1947 uległa zmianie. Przyrost naturalny w miastach wydzielonych wynosi średnio 20,6‰ w powiatach wiejskich — 24,8‰. Duży wzrost przyrostu naturalnego oraz mniejsza rozpiętość między obu wyróżnionymi grupami w r. 1947 aniżeli w r. 1946, może wskazywać na większą stabilizację stosunków w dziedzinie zagadnień ludnościowych.

Mechaniczny przyrost ludności za okres dwu lat 1946 i 1948 łącznie z przyrostem naturalnym przedstawia nam rys. 2. Największy przyrost z przesiedleń wykazuje m. Sopot, w którym ogólny przyrost ludności w ciągu omawianego okresu wynosi ca 16.000 mieszkańców (podanie dokładnych danych liczbowych jest niemożliwe, gdyż ostatnio uzyskane pochodzą z szacunku i są orientacyjne dla pierwszego kwartału 1948 r.). Po odjęciu przyrostu naturalnego, który w tym okresie wyniósł dla Sopotu ca 1.100 mieszkańców, otrzymamy przyrost mechaniczny 55%; dla pow. Elbląg wynosi on 43%, dla pow. Malbork — 40%, dla m. Gdańska — 37%, dla Gdyni — 33%, dla pow. wiejskiego Gdańsk — zaledwie 6% stanu ludności na początku okresu 1946—1948. Znamienny jest bardzo mały przyrost mechaniczny pow. Gdańsk; można to wytłumaczyć chyba tylko wielkimi w tym powiecie zniszczeniami wojennymi (zalanie Żuław), które utrudniały akcję osiedleńczą.

Należy jeszcze zapoznać się z przyrostem naturalnym i mechanicznym na omawianym obszarze w okresie kilku lat poprzedzających wybuch ostatniej wojny. Stan ten ilustruje nam rys. 6. B. Wolne Miasto Gdańsk wykazywało zmniejszenie się ilości ludności w poszczególnych latach („Danziger Statistische Mitteilungen", 1939):

Rok 1933 — 407.000 mieszkańców
„ 1936 — 405.000 „
„ 1938 — 403.000 „
„ 1939 — 388.000 „

Możliwe jest, że to wyludnianie odbywało się m. in. kosztem usuwania elementu polskiego z terytorium b. Wolnego M. Gdańska, lub na skutek niemieckich przygotowań wojennych. Nad-



Rys. 6. Przyrosty i ubytki ludności w latach 1933 — 1939

wyżki urodzeń nad zgonami posiadały tam w ostatnich latach przedwojennych pewną tendencję do zmniejszania się: również nie rejestrowano przypływu ludności z migracji. Istniała natomiast stała przewaga ludności wymeldowującej się nad zameldowującą. Analizując zmiany zaludnienia osobno dla powiatów grodzkich Gdańska i Sopotu, a osobno dla pow. Gdańsk, otrzymujemy dla m. Gdańska i m. Sopotu nieznaczny przyrost 6%, dla pow. wiejskiego natomiast — ubytek 22%. Powiat wiejski Elbląg wykazał w okresie 1933—39 nieznaczny przyrost 7%, natomiast w latach 1925—33 wykazał ubytek wynoszący 8,3%.

W m. Elblągu zanotowano większy przypływ ludności w okresie 1933—39, mianowicie 19% stanu z r. 1933. Powiat Malbork odznacza się w tym samym okresie minimalnym dopływem ludności w ilości 6% jedynie w m. Malborku.

W „Statistik des Deutschen Reiches", t. 451, znajdujemy dane, obrazujące rozwój ludności w powiatach Elbląg i Malbork w latach 1925—33. Z przytoczonych tam liczb wynika, że średni roczny przyrost naturalny w tym okresie wyniósł średnio 7,9‰. Na podstawie danych „Statistisches Taschenbuch der Freien Stadt Danzig" za rok 1936 można obliczyć przyrost naturalny m. Gdańska, który w r. 1935 wyniósł 9‰. Wyprowadzając przeciętną przyrostu naturalnego dla całego obszaru, otrzymamy przyrost naturalny w okresie 1933—39 równy 8,5‰.

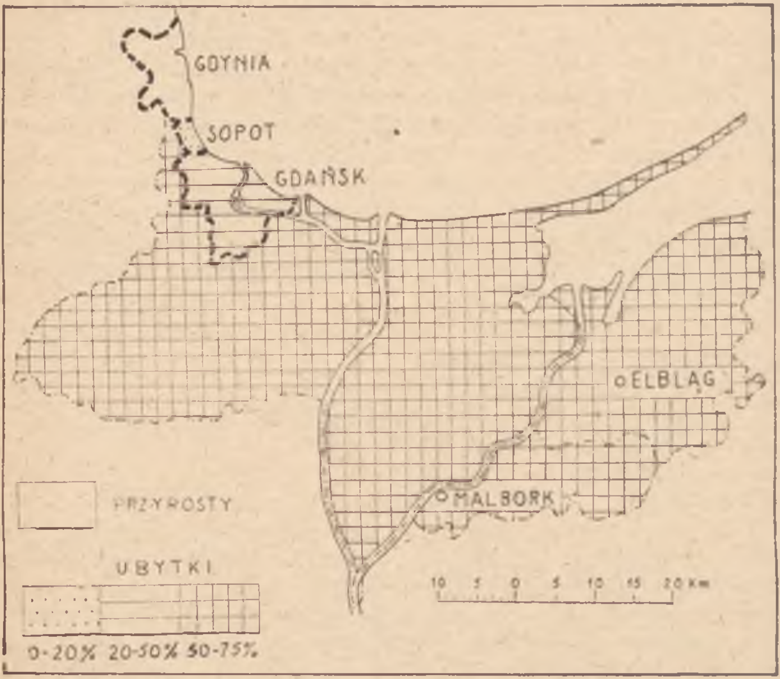
Znając przyrost naturalny w okresie 1933—39 oraz przyrosty i ubytki ludności w tym samym okresie, można obliczyć przyrost ludności z migracji, po odjęciu od przyrostu ogólnego, przyrostu naturalnego. Otrzymany w ten sposób przyrost mechaniczny przedstawiony jest poniżej:

m. Gdańsk — nie wykazuje żadnego przyrostu z migracji
m. Sopot — 4% ubytku
pow. wiejski Gdańsk — 27% ubytku
pow. wiejski Elbląg — 2% przyrostu
m. Elbląg — 14% przyrostu
pow. Malbork — 1% przyrostu
m. Gdynia — 153% przyrostu.

W uzupełnieniu omówienia tych najbardziej typowych zjawisk demograficznych należy zrobić porównanie gęstości zaludnienia przed wojną i obecnie (1946); ilustruje to nam rys. 7. Najsilniejszy spadek gęstości zaludnienia, tj. największe ubytki, obserwujemy w pow. Elbląg (72%), w pow. Malbork (60%) oraz w pow. wiejskim Gdańsk (61%). Stosunkowo mniejsze ubytki wykazują m. Gdańsk (50%) i m. Sopot (13%). Wzrost gęstości zaludnienia wykazuje jedynie Gdynia. Ten odosobniony na tym terenie fakt daje się wytłumaczyć tym, że Gdynia w r. 1933 liczyła zaledwie 48.000 mieszkańców, a w r. 1946 — 77.829.

Rozpatrując teren b. Wolnego Miasta Gdańska jako całość można przyjąć, że ubytki ludnościowe tego obszaru były mniejsze niż powiatów elbląskiego i malborskiego. Wynikło to na skutek: z jednej strony silniejszej ewakuacji ludności niemieckiej z terenów pow. Elbląg i Malbork w końcowym okresie wojny, z drugiej zaś strony dzięki intensywniejszemu osadnictwu polskiemu w pierwszych miesiącach powojennych na terenie b. W. M. Gdańska.

Silne w początkowej swej fazie polskie osadnictwo w miastach u ujścia Wisły spowodowało, że największe skupienie ludności niemieckiej na dzień 14. II. 46. posiadał pow. wiejski Gdańsk (28% ogółu ludności). Powiaty grodzkie Gdańsk i Sopot wykazywały jedynie 8% i 0,09% Niemców w stosunku do ogółu ludności. W powiatach Elbląg i Malbork zarejestrowano 15%



Rys. 7. Przyrosty i ubytki ludności w latach 1933—1946

i 10% ludności niemieckiej, a więc mniej niż w pow. wiejskim Gdańsk. Pozostawało to w związku ze wspomnianą poprzednio ewakuacją ludności niemieckiej z terenów walk. W ciągu dwu lat akcja repartriacyjna została ukończona, tak że obecnie zagadnienie ludności niemieckiej na tych terenach staje się już nieaktualne.

Wojną 1939—45 okazała się okresem zwrotnym dla układu stosunków demograficznych na tym obszarze. Okres przedwojenny, charakteryzujący się procesem depopulacyjnym wsi (powiaty wiejskie Elbląg i Malbork), zamknięty został z chwilą

wojny. Nowy, powojenny okres rozpoczął się pod znakiem wielkiego napływu ludności na tereny wiejskie i miejskie delty Wisły. Z obszaru emigracyjnego stała się delta Wisły obszarem imigracyjnym. Dla państwa niemieckiego ośrodkami przyciągającymi ludność były duże miasta i wielki przemysł Niemiec środkowych i zachodnich; przemysł wschodnich terenów Niemiec nie posiadał tej siły atrakcyjnej dla ludności; powodem tego, między innymi przyczynami, były niższe tutaj zarobki niż na zachodzie Niemiec.

Dla nas natomiast delta Wisły stanowi *conditio sine qua non* niezależności i aktywności gospodarczej i dlatego obszar ten ma dla ludności Polski w jej obecnej strukturze gospodarczej tak wielką siłę przyciągającą.

Wacław Jastrzębowski

CZECHOSŁOWACKA OPINIA GOSPODARCZA W SPRAWIE KANAŁU ODRA—DUNAJ

Koncepcja kanału Odra — Dunaj jest bardzo stara, sięga średniowiecza. Odżyła i rozwinęła się w połowie XIX w., znajdując dogodne podłoże w rozwoju przemysłowym kraju oraz w ówczesnej czeskiej odnowie narodowej i łączących się z nią prądach pozytywistycznych. Zasługuje na uwagę, że przemysł czeski nie wszedł jeszcze wówczas w okres monopolistyczny, wykazywał żywy ruch założycielski, zorganizowany był w formach kapitalizmu wolnokonkurencyjnego i w tych właśnie formach szukał sobie rynków w ówczesnych węgierskich krajach Austro - Węgier (industrializacja Węgier opóźniła się w porównaniu do Czech), a również zaczynał konkurować z mocniejszymi od niego przemysłami austriackim i niemieckim na rynkach zamorskich.

W tych warunkach budowa tanich i dogodnych połączeń komunikacyjnych z basenem naddunajskim i z północnymi portami morskimi łatwo znalazła wielką popularność, stała się ekonomicznym „mitem narodowym"; planowany kanał nazywano „naszym morzem", „słowiańskim" lub „czeskim Suezem" itp. Wykorzystując dogodną sytuację parlamentarną, czescy posłowie w Wiedniu zdołali w r. 1901 przeprowadzić ustawę o budowie dróg wodnych, mianowicie o kanalizacji Łaby i Wełtawy (co wykonano, mocno wiążąc gospodarstwo czeskie z Hamburgiem), oraz o budowie kanału Odra —Dunaj z rozgałęzieniem z Pierova do Pardubic nad Łabą (kanał Odra — Dunaj — Łaba), mniejszym odgałęzieniem do Brna oraz nawiązaniem do Wisły. Koncesje te uzyskano w zamian za zgodę posłów czeskich na budowę strategicznych linii kolejowych w Alpach, jako równoważnik w rozdziale państwowych środków finansowych między Austrią i Czechy. Charakterystyczne, że opracowana wówczas trasa (r. 1910) docierała do Dunaju w Wiedniu, a na północy, w obawie przed węglem i przemysłem Śląska, w pierwszym etapie docierać miała nie do Odry, lecz do Wisły, który to odcinek nawet zaczęto budować. W ten sposób ideę kanału tranzytowego zastąpiono koncepcją kanału wewnętrznego austriackiego, będącego poniekąd repliką niemieckiego Mittellandkanal, a nawiązania z morzem szukano raczej w połączeniu Dunaju z Renem.

Koncepcja budowy kanału okazała się więc przejawem szczytowym konkurencji przemysłów austriackiego i czeskiego o prymat w Austro - Węgrzech i jednocześnie bodaj najbardziej jaskrawym pozytywistycznym przejawem walki narodowo - wyzwoleńczej. Atmosfera ta na pewno nie sprzyjała nawet rzeczowej krytyce. Dlatego też w wymienionym okresie głosy krytyczne prawie nie poja-

wiały się; bywały jedynie wyraźnie egoistyczne zastrzeżenia zakładów przemysłowych położonych z dala od kanału i obawiających się wzmocnionej konkurencji przedsiębiorstw położonych nad kanałem; i te głosy jednak były mitygowane nadzieją, że pod wpływem kanału nastąpi zniżka taryf kolejowych.

Plany austro - węgierskie zdeaktualizowała pierwsza wojna światowa. W Republice Czechosłowackiej odżyły one z całą siłą, przy czym oczywiście połączenie z Dunajem miało nastąpić nie w Wiedniu, lecz w Devinie koło Bratysławy, zaś na północy kanał miał się łączyć z Odrą, a więc mieć charakter wyraźnie tranzytowy (projekt z r. 1938). W r. 1937 założono z inicjatywy prez. Benesza „Společnost Dunajsko - Oderskeho Prouplavu", prowadzącą ożywioną i skuteczną propagandę gromadzącą bardzo cenne materiały, inicjującą studia, wydającą swe pismo i liczne publikacje książkowe. Również obecnie w szerokich sferach społeczeństwa czechosłowackiego, zwłaszcza wśród techników, ekonomistów, zawodów urzędniczych itp., koncepcja kanału nadal jest żywa i nadal kwestionowanie jej jest niepopularne.

Niemniej już w r. 1935 zaczęły się pojawiać głosy krytyczne. Krytyka wywodziła się głównie ze sfer wielkiego przemysłu, tylko bardzo oględną przychylność dla kanału wykazywały Izby Przemysłowo-Handlowe, wreszcie niechętnie do kanału odniosły się oba miasta portowe na Dunaju, Bratysława i Komarno. Pierwszą podnietę do krytyki dała ankieta „Masarykowej Akademie Prace" w r. 1935. Najczęściej spotykane i typowe argumenty krytyków są następujące:

a) Porty naddunajskie i niektóre ich przemysły będą omijane przez nurt towarowy, ze stratą dla nich, a na korzyść miast nad kanałem. Niezależnie od partykularyzmu tego argumentu zwraca uwagę przyznanie w nim, że kanał otworzy nowe, dziś nie istniejące podniety rozwojowe i zaktywizuje obszary niedorozwinięte.

b) „Otwieramy nową drogę przemysłowi leżącemu na północ lub północno - zachód od Czechosłowacji, konkretnie przemysłowi polskiemu i zwłaszcza niemieckiemu" (inż. Jan Z a v a r s k y, Bratysława; tenże autor obawia się, by kanał nie sprzyjał niemieckiemu „D r a n g n a c h O s t e n"). Znajduje tu wyraz tendencja do zabezpieczenia sobie rynków naddunajskich już nie przez walkę konkurencyjną, lecz środkami polityczno-gospodarczymi; tendencja do izolowania niektórych obszarów od rynków międzynarodowych nawet ze stratą dla rozwoju tych obszarów. Ta krytyka wydaje się najbardziej charakterystyczna i trafiająca w sedno sprawy, spotyka się ją w dosyć częstych wypowiedziach, jako objaw pewnego rodzaju inercji poglądów, nawiązujących do dawnych nastawień monopolistycznych, pojawia się ona jeszcze i obecnie.

c) Kanał ulepszyłby transport polskiego węgla, głównie do krajów naddunajskich i umożliwiłby tam rozwój przemysłów konkurujących z czechosłowackim. Ułatwiłby też przenikanie polskiego towaru na Bałkany, a wyrobów bałkańskich do Skandynawii. — Jest to wprost rozwinięcie poprzedniego punktu na specjalnie wyrazistym przykładzie.

d) Kanał, łącząc dwie żeglowne rzeki, więcej korzyści przyniesie krajom nad tymi rzekami leżącymi niż Czechosłowacji. Z tego jedni wyciągają wniosek jak wyżej, że nie należy pomagać konkurentom, inni natomiast (np. inż. R u ž i č k a), że do kosztów budowy kanału należy przyciągnąć zainteresowane państwa i zabezpieczyć Cze-

chosłowacji potrzebne prawa na Odrze i Dunaju.

e) Koleje utracą korzyści z transportów, które skierują się na tańszy kanał. — Jest to argument ściśle pokrewny innemu, niegdyś również spotykanemu, że zakłady przemysłowe położone nad kanałem stworzą nieznośną konkurencję dla innych tej samej branży, położonych z dala od kanału.

f) Przewozy na kanale będą zbyt drogie, droższe niż koleją. Uzasadnia się to tym, iż kanał nie mógłby mieć inaczej rentowności, ocenianej przy traktowaniu go jako osobne przedsiębiorstwo, odcięte od Odry i Dunaju i pobierające opłaty za przejazd przez sam tylko kanał, izolowany ekonomicznie od sieci dróg wodnych. W rzeczywistości przewozy na drodze wodnej Odra—Dunaj byłyby co najmniej o 30%—65% tańsze niż koleją.

Jak wspomniałem, powyższe argumenty krytyczne, często sprzeczne ze sobą, pojawiły się w Czechosłowacji międzywojennej. Głębsze ich podłoże nie jest trudne do ustalenia: przemysł czechosłowacki wzmógł się poważnie, w znacznym stopniu przybrał formy monopoliczne, granica narodowa stała się granicą celną. W ślad za tym znikły w sferach przemysłowych tendencje właściwe dla kapitalizmu wolnokonkurencyjnego, istniejące jeszcze w końcu w. XIX, i pojawiły się tendencje o wyraźnym charakterze monopolistycznym; argumentacja krytyczna wyłuszczona wyżej pod punktami b) i c) tak właśnie musi być oceniana. Dodatkową okolicznością przyczyniającą się do powstawania nastrojów krytycznych w sprawie kanału, było połączenie Czech w jeden organizm polityczno - gospodarczy ze Słowacją, która stała się terenem zabezpieczonym celnie dla penetracji przemysłu czeskiego, nie wymagającym walki konkurencyjnej z Austrią czy Węgrami; sama zaś Słowacja nie miała praktycznie żadnych poważniejszych instytucyj przemysłowych zainteresowanych sprawą kanału, przeto o jej stanowisku decydował pogląd Bratysławy i Komarna, formowany partykularnie i z natury rzeczy negatywny. Wreszcie z chwilą powstania państwa czechosłowackiego idea kanału utraciła dawny charakter jednego z ważniejszych elementów walki narodowej w ramach Austro-Węgier.

Powstałe na tym podłożu krytyczne ustosunkowanie się do sprawy kanału pojawiło się w okresie przedwojennym, lecz jeszcze i obecnie znajduje wyraz w publicystyce. Argumentacja krytyków, z jaką się spotkałem w znanej mi literaturze czeskiej i słowackiej, w licznych wypadkach bywa teraz podobna jak przed wojną ostatnią i jak ją powyżej scharakteryzowałem. Nadal zdarza się niekiedy podejście do tematu z punktu widzenia monopolistycznego i, co jest chyba jeszcze bardziej charakterystyczne — operuje się na ogół argumentami partykularnymi, opartymi o bezpośrednie interesy poszczególnych przedsiębiorstw lub ich grup, czy też okręgów, mianowicie o interesy bardzo krótkofalowe.

W zasadzie jednak trzeba uważać przytoczone wyżej argumenty krytyków — zwłaszcza zaś te, w których dopatrzyłem się cech monopolistycznych — za przebłyski przeszłości, mające raczej historyczne znaczenie i dziś już nieaktualne. Wśród głosów krytycznych dominuje obecnie zupełnie inny rodzaj argumentacji. Mianowicie wypowiedzi dawniejsze, z okresu międzywojennego, a zwłaszcza sprzed pierwszej wojny, pochodziły od ówczesnych „sfer gospodarczych" widzących w inwestycji państwowej wydatek ponoszony przez skarb, a więc przez podatników, przeto wydatek dla

przedsiębiorców raczej obojętny, interesujący ich tylko pod kątem korzyści, jakie przy tej okazji mogliby uzyskać. Dziś natomiast sprawa kosztów stała się interesująca dla wszystkich. Stąd wahania, czy w hierarchii zadań inwestycyjnych stojących przed krajem budowa kanału już obecnie zajmuje takie miejsce, aby ją podejmować w bliskim czasie, czy i w jaki sposób przyciągnąć do współudziału w kosztach inne zainteresowane kraje itp. Istotnym tematem krytyki obecnej nie jest więc celowość budowy kanału, lecz problem jej finansowania.

Poświęciłem nieco pilniejszą uwagę przeciwnikom budowy kanału, powtarzam jednak, że nie należy z tego wnosić, że czechosłowacka opinia gospodarcza przechylała się kiedykolwiek lub przechyla się obecnie przeciw kanałowi. Wręcz przeciwnie. „Společnost Dunajsko - Oderskeho Prouplavu" rozpoczęła swą działalność nieomal w tym samym czasie, kiedy „Masarykowa Akademie Prace" zainicjowała krytykę. Ta wreszcie krytyka „Masarykowej Akademii" miała charakter rozpisania ankiety, w której na 11 wypowiedzi 8 było za kanałem, 2 przeciw, 1 głos neutralny; w związku z tą ankietą opracowano nową trasę kanału i poczyniono konkretne prace przygotowawcze dla budowy, zamierzonej przy wykorzystaniu ówczesnych holenderskich ofert finansowych. Od tego czasu aż do dziś obydwa prądy umysłowe idą równolegle i odnoszę wrażenie, że głos zwolenników kanału jest stale, również dziś, zdecydowanie mocniejszy i zdecydowanie bardziej popularny niż głos przeciwników.

Posiłkując się retrospektywnym artykułem dr. V. Kačirka („Pro i proti", Wyd. zbiorowe" Spol. D. O. Prouplavu" p. t. „Prouplav D. O. L. — naše more") w następujący sposób można zestawić argumenty wysuwane przez zwolenników budowy kanału:

a) Uzyskanie środka transportowego tańszego od wszystkich innych w grę wchodzących.

b) Koleje oddadzą kanałowi przewóz ciężkich surowców, który przynosi im deficyty (argument nasuwający wątpliwości).

c) Czechosłowacja uzyska samodzielnie obsługiwany dostęp do morza. W konsekwencji uniezależni się od cudzej polityki taryf tranzytowych i uzyska niższe koszty przewozu oraz oszczędności dewizowe, zatrudni w przewozie tranzytowym własnych ludzi i sprzęt. (K. S c h o e f l w swej odpowiedzi na ankietę „Masarykowej Akademii" z r. 1935 ujął to w sloganie: „nezavistnost je vždy lepsi nez pratelstvi").

d) Budowa kanału pociągnie za sobą inne pożyteczne prace wodne, korzystające z jego śluz i zbiorników retencyjnych, mianowicie: elektrownie, dostawa wody dla miast i przemysłów, melioracje, kanalizacje, regulacje wód. W szczególności usunie się ostry niedostatek wody na Morawach.

e) Nastąpi ożywienie handlu czechosłowackiego, zwłaszcza ze wschodem i południem.

f) Przedsiębiorstwa żeglugowe uzyskają możność rozwoju i poprawę rentowności.

g) Korzyści dla handlu wewnętrznego.

h) Złagodzony będzie niedorozwój dróg wodnych w stosunku do kolei (Belgia 25%, Niemcy 23%, Francja 25% Czechosłowacja 3%).

i) W razie zaniechania lub zwłoki w budowie kanału Odra—Dunaj, jego rolę przejmie projektowany kanał Ren—Dunaj, z ujmą dla centralnej sytuacji, jaką ma

Czechosłowacja w tranzycie europejskim [1].

j) Tranzyt wodny zasługuje na równie przychylne traktowanie jak tranzyt kolejowy, usilnie popierany.

k) Budowa kanału oznacza zwalczanie zgubnych koncepcyj autarkicznych.

l) Powstaną warunki rozwojowe dla przemysłu stoczni rzecznych.

Powyższe poglądy spotyka się zarówno w wypowiedziach przedwojennych, jak obecnych. Po wojnie dochodzi do nich:

m) „Każda idea ma swój moment, w którym musi być zrealizowana, co ma zastosowanie i do sprawy kanału; jeśli okazja będzie przeoczona, idea zostanie utopią".

n) Przykład Z. S. R. R. wskazuje na użyteczność gospodarczą kanałów i celowość ich budowy.

o) Ponieważ budowa kanału leży również w interesie polskim, można będzie uzyskać od Polski zobowiązanie do skanalizowania Odry, oraz do budowy połączeń kanałowych z Wisłą i Dnieprem.

p) Kanał przyczyni się do zacieśnienia stosunków z Polską i innymi krajami Demokracji Ludowej oraz ZSRR.

Jest rzeczą zastanawiającą, że zwolennicy budowy kanału rzadko, raczej ubocznie i bez nacisku, wskazują na dodatni wpływ tej inwestycji na przebieg procesów inwestycyjnych w przemyśle i również w rolnictwie. Jest rzeczą oczywistą, że kanał wpłynie na rozmieszczenie przemysłów, w sensie lokawania w jego rejonie nowych zakładów lub też poprawy warunków rozwojowych dla już istniejących. Na tym jednak nie koniec, bowiem fakt, że w jakimś miejscu powstaje nowe, a bardziej niż gdzie indziej dogodne warunki dla przemysłu, oznacza przecież pojawienie się nowego, nie istniejącego dotąd czynnika rozwojowego, umożliwiającego przyśpieszenie oraz bogatsze zróżnicowanie procesu industrializacyjnego. Praktycznym dowodem tego jest przebieg wypadków w okolicach kanałów budowanych w Z. S. R. R., m. in. w rejonie Moskwy. W sprawozdaniach prasowych czytamy o nowych, szybko rozwijających się miastach na miejscach, gdzie przed pobudowaniem kanału były odludne wioski. Podobne znaczenie mają kanały dla rozwoju rolnictwa, i to nie tylko na odcinku potanienia obrotu płodami rolnymi, nawozami sztucznymi itp., ale również w związku z melioracjami wodnymi, których potrzeba tak pilnie odczuwana jest na Morawach. Wypada podkreślić, że z tego punktu widzenia głównie Czechosłowacja jest zainteresowana w budowie Kanału Odra—Dunaj, zwłaszcza, że trasa kanału prowadzi przez słabo zagospodarowane dzielnice. Okoliczność ta zwraca uwagę zresztą sama przez się, nawet wbrew woli dyskutantów, czego przykładem replika inż. O. Ružički na obawy Bratysławy przed utratą ko-

---

[1] Projekty budowy tego kanału, lansowane już od dawna, ożywiły się ostatnio na zachodzie. Przyczyną tego ożywienia jest w dużej mierze przewidywanie, że w wyniku polsko-czechosłowackiej współpracy gospodarczej bliska jest chwila pobudowania kanału Odra—Dunaj. Fakt ten zaś uważany jest za objaw konsolidowania się gospodarczego krajów Europy wschodniej poprzez ożywienie ich stosunków wzajemnych, przede wszystkim przez uzyskanie samodzielnych dróg komunikowania się ze światem, zwłaszcza w sensie uwolnienia się od kontroli obcych portów północno-europejskich. Dalej przewiduje się, że zaktywizowana droga wodna Odra—Dunaj od obu swych krańców okaże się nowym łącznikiem między państwami Demokracji Ludowej a ZSSR. — Kanał Ren—Dunaj miałby więc zabezpieczyć dla portów Beneluxu możliwie znaczną część dorzecza Dunaju. W tym duchu wypowiada się m. in. J. S. Kovera (wybitna osobistość życia gospodarczego Szwajcarii, aktywny na terenie E. C. E.) w artykule w antwerpijskim „Metropole" z 31. XII. 1948.

rzyści z przeładunku („Hospodarske Rozhlady", 1947/I): „Te początkowe straty będą z czasem wyrównane przez zysk, który wyniknie z położenia Słowacji na jednej z dróg, których znaczenie przez wybudowanie kanału znacznie się podniesie. Rosnącą industrializację Słowacji będzie można wzmocnić przez łatwy dowóz brakujących surowców ze wszystkich kierunków, a drogę wodną przedłużyć wedle potrzeby przez uspławnienie rz. Wagu aż do Zlina, w ten zaś sposób włączyć większą część Słowacji w europejską sieć komunikacji wodnej".

Przechodząc od opisu kształtowania się dyskusji nad sprawą kanału do wniosków, które w wyniku tej dyskusji wydają się utrwalać wśród ekonomistów czechosłowackich, sądzę, że są one bliskie poglądowi sformułowanemu przez inż. O. Rużičkę w cytowanym wyżej artykule w „Hospodarskyh Rozhladech": „Planowanie kanału trzeba kontynuować, przy czym trzeba względy regionalne podporządkować względom ogólnopaństwowym. Plany trzeba decydować w związku z uspławnieniem dróg wodnych, które kanał połączy. Dla tych dróg wodnych trzeba zabezpieczyć wolność żeglugi. Program, finansowanie i wykonanie prac kanałowych trzeba rozstrzygnąć międzynarodowo, albo bezpośrednimi układami z zainteresowanymi państwami, albo przez międzynarodową komisję zainteresowanych państw, w tym celu powołaną. W traktatach pokojowych trzeba stworzyć podstawy potrzebne dla powyższego postępowania, a dla CSR zabezpieczyć takie miejsce, jakie jej się należy ze względu na jej położenie i jej ważność przy rozstrzyganiu tych spraw". Z innego punktu widzenia ciekawe jest oświadczenie inż. dr. h. c. Antonina Smrčeka, uważanego za wybitny autorytet w sprawie kanału (publikacja „Společnosti D. O. Prouplavu" p. t. „Prouplav Labe—Odra—Dunaj, hospodarske předpoklady k jeho uskutečneni", 1949) w odpowiedzi na niedawną ankietę: „Argumentów za i przeciw podnoszono już tyle i tak wyczerpujących, że żadne dalsze uzupełnienia i argumenty... nie mogą być miarodajne dla koniecznego wniosku — dla w pełni udowodnionej gospodarczo potrzeby rychłego zbudowania kanału Dunaj—Odra, tak jak jest naszkicowany w ogólnych zarysach między Dunajem pod Bratysławą przez Přerov i Ostravę do Koźla. Jest to nie uzasadnione przeciąganie i szukanie małostkowych argumentów, mimo że zostały już obszernie wyjaśnione, pod pozorem, że dotąd nie został wyjaśniony jakiś drobny argumencik, aby zabawa mogła się powtarzać w nieskończoność. Z tych przyczyn nie warto przeżuwać różnych argumentów pro i contra, z dodaniem trochę nowego oświetlenia, które na wielką masę zgromadzonego materiału nie może mieć żadnego wprost wpływu". Ten trochę zgryźliwy i raczej techniczny punkt widzenia nie wydaje się w pełni słuszny, natomiast dobrze charakteryzuje zmęczenie długotrwałymi badaniami i chęć przystąpienia do realizacji.

POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU MAŁYCH PORTÓW POLSKIEGO WYBRZEŻA

(Zestawienie materiałowe[1])

Jednym z istotnych punktów zainteresowania Studium Społeczno-Gospodarczego Instytutu Bałtyckiego w pierwszym półroczu roku 1949 było zagadnienie małych portów polskiego wybrzeża. Zainteresowanie to znalazło wyraz w kilku opracowaniach przygotowawczych, w próbie zestawienia szeregu tez kierunkowych, wreszcie w odbyciu na powyższy temat dwóch narad (w dniach 2 kwietnia oraz 27 sierpnia r. 1949), w których — oprócz zainteresowanych pracowników Instytutu Bałtyckiego — przyjęli również udział rzeczoznawcy z poza Instytutu.

Zestawione poniżej tezy, będące wynikiem pracy zbiorowej, są próbą ogólnego kierunkowego ujęcia materiału. Znaczenie ich rozumiane jest w sensie próby pomocniczego uporządkowania pojęć i zharmonizowania niektórych elementów przyszłego gospodarczego programu małych portów, nie zaś jako właściwa konkretyzacja wnioskowa, które to zadanie wykracza poza zakres zadań i możliwości Instytutu Bałtyckiego.

Przy opracowywaniu powyższych tez, oprócz wyników własnych prac Instytutu Bałtyckiego oraz wyników obu wspomnianych narad, uwzględniono również szereg opracowań dokonanych poza Instytutem Bałtyckim.

Tezy ogólne

I. Problem małych portów polskiego wybrzeża nie należy do czołowych w kategorii ogólno-gospodarczych problemów polskiego gospodarstwa morskiego. Polska posiada obecnie dwa wielkie zespoły portowe, które w najbliższym czasie byłyby zdolne zaspokoić potrzeby w zakresie obrotu morskiego. Sprawa istnienia i rozwoju małych portów nie znajduje więc należytego oparcia przy rozpatrywaniu jej z punktu widzenia gospodarczych potrzeb ogólno-krajowych.

II. Inaczej natomiast jest, o ile rozpatrujemy problem małych portów w łączności ze sprawą zagospodarowania i aktywizacji całości polskiego wybrzeża. Momentem decydującym o znaczeniu tych portów są potrzeby regionalne i względy gospodarczo- -społeczne. Rola małych portów sprowadza się więc w dzisiejszej sytuacji w pierwszym rzędzie do zaspokojenia potrzeb najbliższego zaplecza oraz do zadań pomocniczych w stosunku do zbiorczo - rozdzielczych funkcyj portów wielkich. Funkcje portowe miast nadmorskich powinny być rozpatrywane z punktu widzenia roli zarówno tych miast jak portów w zakresie podnoszenia stanu gospodarczego poszczególnych regionów przez stworzenie warunków dla ich gospodarczego rozwoju.

III. Aktywizacja małych portów musi być dostosowana do dzisiejszej rzeczywistości. Wzorowanie się na przedwojennych czynnościach tych portów może mieć jedynie charakter orientacyjno - pomocniczy. Przy wyznaczaniu przy-

---

[1] Na podstawie opracowań i opinii: dyr. A. Bonarskiego, inż. P. Bomasa, dyr. dr J. Borowika, mgr. J. Florczaka, J. T. Hołowińskiego, dyr. W. Jastrzębowskiego, mgr. J. Kostrowickiego, prof. J. Kulikowskiego, dyr. St. Liera, dyr. J. Łuszczkiewicza, dyr. M. Mysłowskiego, mgr. J. Nierody, prof. T. Ocioszyńskiego, prof. St. Różańskiego, dyr. St. Sierpińskiego, mgr. St. Walewskiego, inż. M. Zięcika, mgr. W. Zubka i in

szłej roli i zadań poszczególnych portów nie należy nadmiernie sugerować się istniejącymi urządzeniami portowymi, równocześnie jednak trzeba strzec od zniszczenia i dewastacji nie wykorzystane chwilowo urządzenia (magazyny, silosy itp.) jako wartościowy kapitał przyszłości.

IV. Podstawą wyznaczenia roli małych portów musi być uporządkowanie terminologii i hierarchii. Granica między portami dużymi i małymi jest wyraźna, zaciera się natomiast odnośnie kategorii portów małych i przystani. Dzisiejsza klasyfikacja formalna, zwłaszcza podział na porty I i II klasy oraz przystanie, nie wydaje się ostateczna.

V. Używana często terminologia „portów drugiej klasy" budzi wątpliwości. Ze względu na niewielkie akwatoria, małą głębokość i w związku z tym ograniczony tonaż statków, skromne powiązania komunikacyjne, małe zaplecze i niewielkie obroty, właściwsze wydaje się stabilizowanie określenia „małe porty". Jednostki niższej kategorii byłyby określane jako porty lub przystanie rybackie. Niewłaściwą natomiast w stosunku do tych jednostek jest używana nieraz nazwa portów III klasy.

VI. Nazwą małych portów w tak ustalonym pojęciu obejmowane są zazwyczaj: Świnoujście, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Elbląg, w niektórych wypadkach Łeba. Ta ostatnia traktowana jest częściej jako „port rybacki", co raczej wydaje się odpowiadać zarówno jej obecnej roli, jak dzisiejszym warunkom nawigacyjnym.

VII. W tak pojętej i ograniczonej grupie małych portów wyodrębniają się zupełnie wyraźnie Elbląg i Świnoujście. Przyczyną wyodrębnienia jest dla Elbląga zanik morskich funkcji portowych, dla Świnoujścia położenie graniczne oraz bliskość Szczecina, co sprowadza do minimum znaczenie miasta i portu z punktu widzenia roli regionalnej i zadań w stosunku do bezpośredniego zaplecza. Natomiast duża jest zbieżność warunków, możliwości i roli funkcjonalnej 3 pozostałych małych portów, tj. Kołobrzegu, Darłowa i Ustki, chociaż w ramach planowania przyszłego każdy z tych portów wymaga indywidualnego programu, wyznaczającego funkcje zróżnicowane i dostosowane do możliwości i potrzeb obsługiwanego zaplecza.

Elbląg i Świnoujście

A. Elbląg

I. Przedwojenne funkcje portowo-morskie Elbląga były niewielkie i podtrzymywane sztucznie ze względów politycznych wbrew warunkom nautralnym. Bliskość Gdańska czyni samodzielną rolę portowo-morską Elbląga całkowicie iluzoryczną. Stąd też brak jest uzasadnienia dla planowania roli Elbląga jako samodzielnego portu morskiego. Portowe funkcje Elbląga w naszych warunkach sprowadzają się: 1. do roli portu żeglugi śródlądowej, 2. do roli ewentualnego portu pomocniczego dla Gdańska, 3. do roli ewentualnego ośrodka budowy mniejszych jednostek pływających.

II. Funkcji przeładunkowych i rybackich Elbląga nie należy rozwijać. Podstawą rozwojową miasta powinien być przemysł. Sprawę przebicia mierzei, warunkującą rozwój rybołówstwa morskiego w portach Zalewu, należy uważać za nieaktualną, uzależniając ją m. in. od pełnego wyzyskania dla rybołówstwa małych portów wybrzeża środkowego.

B. Świnoujście

I. Przedwojenna rola portowa Świnoujścia ograniczała się do roli avant-portu Szczecina. Obecne

położenie na cyplu odciętej granicą wyspy, brak wygodnego połączenia kolejowego z lądem, przede wszystkim brak właściwego zaplecza osłabia zdecydowanie także i ten charakter. Ani w analizie przeszłości, ani w obecnych warunkach nie można znaleźć uzasadnienia dla samodzielnych zadań portowych Świnoujścia, można najwyżej mówić o celowej kontynuacji roli avant-portu (postój do czasu wejścia do Szczecina, kontrola sanitarna i celna), o sezonowej roli portu dla żeglugi turystycznej do samego Świnoujścia, jako miejscowości letniskowej oraz do Międzyzdrojów i innych letnisk wyspowych Wolina. Podstawą rozwojową Świnoujścia powinna być baza rybołówstwa dalekomorskiego oraz funkcje portu usługowego (bunkier, shipchandlerka).

II. Wykonując zadania avant-portu (ewent. portu pomocniczego) Szczecina, Świnoujście posiada specjalny charakter i pewne zadania odrębne, w szczególności zadania stacji bunkrowej, stacji pasażerskiej, jak również rolę punktu przeładunkowego drobnicy dla statków regularnych linii oceanicznych, bazowanych w zespole Gdańsk—Gdynia, a które po drodze mogłyby zaspokoić potrzeby szczecińskiego zespołu portowego. Będzie to jednak wymagało inwestycyj, w szczególności odpowiedniej organizacji punktu przeładunkowego, odbudowy nabrzeży, budowy magazynów i ustawienia dźwigów, jak również dostosowania sieci kolejowej.

III. W odniesieniu do wszystkich powyższych zadań naturalne jest łączne traktowanie Świnoujścia i Warszowa jako jednolitej całości portowej.

IV. Jako baza rybacka Świnoujście (Warszów) może mieć podstawowe znaczenie w dalszym rozwoju połowów dalekomorskich. Jest ono położone najkorzystniej w stosunku do cieśnin, posiada odpowiednie warunki portowe i nawigacyjne. Warunki Świnoujścia są pod tym względem zdecydowanie lepsze od warunków w Dziwnowie, czy w innym punkcie szczecińskiego zespołu portowego.

Kołobrzeg, Darłowo, Ustka

I. Wszystkie wymienione tu porty mają wspólną cechę: są wyrazem potrzeb gospodarczych ich bezpośredniego zaplecza. Długość obsługiwanego przez nie wybrzeża wynosi około 280 km. Za ich utrzymaniem i rozwojem przemawia również wzgląd na utrzymanie zainwestowanego w nich majątku. Dające się słyszeć przed wojną głosy o braku gospodarczego znaczenia małych portów były wyrazem właściwej ustrojom kapitalistycznym nieplanowej koncentracji na rzecz silniejszych jednostek kapitalistycznych, tj. wielkich portów, co nie ma mechanicznego zastosowania w ustroju planowym.

II. Za utrzymaniem i rozwojem wyszczególnionych portów przemawiają również techniczne względy, tj. fakt istnienia na Bałtyku poważnej ilości statków mało-tonażowych, które są szczególnie predestynowane do pracy w małych portach. Przyczyny tej predestynacji, to nie tylko małe zanurzenie, większa zwrotność przy wejściu do wąskich „bram wlotowych", ale także to, że statki te w wielkich portach, w miarę wzrostu sprawności i modernizacji urządzeń przeładunkowych, będą absorbowały zbyt długi czas na klarowanie, przybijanie, trymowanie, czyszczenie, odprawę i odbijanie od nabrzeża, co obniża dotkliwie wydajność silnych urządzeń przeładunkowych, przy równoczesnym wzmożeniu trudności nawigacyjnych i pilotażowych

wskutek równoczesnej obecności dużej liczby drobnych jednostek.

III. Analiza przedwojennych obrotów towarowych tych portów wykazuje, że na obroty te składały się w wywozie przede wszystkim ładunki zboża, ziemniaków, wyrobów drzewnych, celulozy, wyrobów ceramicznych, krochmalu, spirytusu, w przywozie węgiel, żelazo, nawozy potasowe, drobnica. Zdecydowana przewaga obrotów towarowych szła w wewnętrznym równoleżnikowym przewozie kabotażowym (częściowo za pośrednictwem portów holenderskich) ku portom Niemiec Zachodnich.

IV. Warunki powojenne wymagają radykalnej zmiany charakteru i kierunku nastawienia funkcji portowych. W związku z jednorodnością gospodarczą pasa nadmorskiego ulegają osłabieniu warunki towarowej żeglugi przybrzeżnej w obrocie krajowym. Naturalnym następstwem tego musi być zasadnicze przestawienie z równoleżnikowego kierunku obrotów towarowych na południkowy, z obrotów wewnętrzno-krajowych na zagraniczny obrót bałtycki. Warunki tego przestawienia będą narastały stopniowo w miarę aktywizacji wybrzeża oraz uwielostronnienia obrotów towarowych.

V. W dotychczasowym układzie obrotów rozpatrywanych portów decydującą rolę odegrał eksport węgla (w r. 1948 łącznie 754,6 tys. ton), będący jakby „zastrzykiem soli fizjologicznej". Eksport ten nie może być uważany za właściwą podstawę rozwojową tych portów, w związku z większym kosztem przeładunku węgla w małych portach w porównaniu z wielkimi. Przeciwko nadmiernemu forsowaniu przeładunku węgla w małych portach przemawia również nierentowność mniej wygodnych przebiegów kolejowych, jednokierunkowość obrotu towarowego, stosunkowo niewielka liczba robotników portowych zatrudnionych przy przeładunku, nieregularność ruchu statków w zależności od warunków pogody w związku z trudnościami nawigacyjnymi wejścia do małych portów.

VI. Równocześnie jednak przeciwko szybkiemu i radykalnemu wycofaniu węgla z rozpatrywanych portów przemawiają inne względy. W okresie przejściowym węgiel spełnił dla małych portów doniosłe zadanie, jako pierwszy czynnik ich ożywienia. Zbyt szybkie wycofanie mogłoby zachwiać dodatnimi rezultatami tego ożywienia. Równocześnie należy mieć na względzie interes nabywcy, rozporządzającego małymi statkami, którymi może dowieźć węgiel do miejsca konsumcji przy równoczesnym omówionym wyżej względzie na niecelowość kierowania tego rodzaju statków do portów wielkich. Stworzenie warunków dla ładunków powrotnych może przyczynić się do lepszej kalkulacji kosztów przewozu morskiego, przy równoczesnym pomniejszeniu skutków jednokierunkowości ładunków kolejowych oraz zwiększeniu pracy robotników portowych.

VII. W ogólnym wyniku można w sprawie węgla zająć następujące stanowisko: węgiel należy z małych portów wycofywać s t o p n i o w o, w miarę narastania w nich warunków dla innych czynności gospodarczych. Należy zaniechać bardziej kosztownych inwestycyj związanych z przeładunkiem węgla, natomiast planowo kierować na małe porty przeładunki innych towarów, które są przedmiotem handlu z krajami bałtyckimi i które mogą być przewożone małymi statkami przy użyciu prostych urządzeń, nie wymagających specjalnych inwestycyj oraz takich, dla których mogą być użyte już istniejące w tych portach urządzenia. Jako przykładowe towary te-

go rodzaju można wymienić zboże, ziemniaki sadzeniaki, nasiona, sól, cukier, przetwory hodowlane i owocowe, drzewo, wyroby drzewne itp.

VIII. Trwałych podstaw rozwojowych rozpatrywanych portów należy jednak szukać w ogólnej aktywizacji gospodarczej zaplecza, szczególnie zaś w zorganizowaniu produkcji przemysłowej w samych miastach portowych oraz w ośrodkach pobliskich. Przemysł ten powinien opierać się na bazie surowców miejscowych, ewentualnie na surowcach sprowadzanych przez najbliższe porty. W zakresie oparcia o surowiec miejscowy istnieją warunki rozwoju dla przemysłu przetwórstwa rolnego, szczególnie produktów okopowych (gorzelnie, krochmalnie, cukrownie), hodowlanego (przetwórstwo konserwowe mięsne i mleczarskie), rybnego i drzewnego (produkcja mebli, opakowań, materiałów budowlanych), ceramicznego, papierniczego, skórzanego. W zakresie surowców dowożonych możliwy jest rozwój przemysłu włókienniczo - odzieżowego, metalowego, (fabryki narzędzi rolniczych i lekkich maszyn), kolonialno-spożywczego itp.

IX. Obliczenie nadwyżek eksportowych, możliwych do uzyskania w wyniku aktywizacji rolnictwa i przemysłu, wydaje się w tej chwili zadaniem nazbyt teoretycznym. Trudność ściślejszego obliczania masy eksportowej spowodowana jest nie tylko prowizorycznym i teoretycznym charakterem szacunków, ale i trudnością ustalenia terytorialnego pojęcia bezpośredniego i pośredniego zaplecza rozpatrywanych portów.

X. Podstawa terytorialna zaplecza bezpośredniego, przyjmowana w niektórych pracach na około 10.000 km² (powiaty Słupsk, Sławno, Koszalin, Kołobrzeg oraz przylegające do nich powiaty Gryfice, Białogard, Miastko) wydaje się niedostateczna. W szczególności wydaje się naturalne rozszerzenie pojęcia zaplecza omawianych portów ku południowi w kierunku na Szczecinek, Wałcz, Piłę. Zasługuje na rozważenie sprawa możności praktycznego rozszerzenia tego zaplecza na powiaty północnej Wielkopolski aż ku Poznaniowi włącznie. Korzyści płynące z tego rodzaju rozszerzania będą raczej natury pośredniej, niemniej zasługujące na uwagę z punktu widzenia interesów szerszych niżeli wąsko pojęty program aktywizacji małych portów (częściowo rozładowanie przeciążonych linii kolejowych, aktywizacja i współdopełnienia szerokiego pasa dziś nie doinwestowanego ludnościowo i gospodarczo obszaru od doliny Noteci po wybrzeże, realizacja naturalnego w nowych warunkach programu przestawienia komunikacyjnego Polski na kierunek południkowy, itp.).

XI. Zagadnienie tak pojętego zaplecza wiąże się z planem inwestycyj komunikacyjnych, szosowych i kolejowych, zarówno na okres planu sześcioletniego, jak też w projektowaniu komunikacyjnego zagospodarowania terenu w dalszej przyszłości. W odniesieniu do planu sześcioletniego na pierwsze miejsce wysuwa się zagadnienie likwidacji pozostałych dotąd zniszczeń i dewastacyj wojennych na liniach Zachodniego Pomorza oraz intensyfikacja linii kolejowych kierunku Poznań — Piła — Szczecinek — Białogard — Kołobrzeg, jak też Poznań — Piła — Szczecinek — Miastko — Słupsk — Ustka.

Żegluga przybrzeżna

I. Z punktu widzenia naturalnych warunków geograficznych, komunikacyjnych i gospodarczych wy-

brzeże polskie, mimo stosunkowej długości linii brzegowej, posiada wyraźnie niekorzystne warunki dla rozwoju żeglugi przybrzeżnej. Stosunkowo prosta linia brzegowa, brak naturalnych przeszkód terenowych dla rozwoju równoległych do wybrzeża linii komunikacji kolejowej i szosowej, istnienie dostatecznie rozwiniętej sieci komunikacji lądowych, stosunkowo mała aktywność gospodarcza pasa przybrzeżnego, małe zróżnicowanie typu gospodarczego okręgów nadmorskich, pewne odsunięcie od morza większych skupień i ośrodków miejskich poza Gdańskiem, Gdynią i silnie zniszczonym Kołobrzegiem — wszystko to stanowi zespół czynników zdecydowanie negatywnych w odniesieniu do wydatniejszych możliwości rozwojowych polskiej żeglugi przybrzeżnej, szczególnie w perspektywie bliskiej przyszłości. Pod tym względem warunki zmieniły się stosunkowo silnie w porównaniu nawet do czasów niemieckich, gdzie istniały następujące czynniki ograniczonego rozwoju żeglugi przybrzeżnej: 1. większa długość linii brzegowej, 2. silne zróżnicowanie gospodarcze między rolniczym terenem Pomorza i przemysłowo-górniczym zachodem Niemiec, 3. momenty natury propagandowo-politycznej, nakazujące manifestowanie rzekomych trudności komunikacji z Prusami Wschodnimi.

II. W tych warunkach żegluga kabotażowa, przynajmniej w prawno-politycznym znaczeniu, tj. jako żegluga przybrzeżna między portami krajowymi, prawdopodobnie w ciągu długiego czasu nie będzie miała w naszych warunkach większego znaczenia.

III. Ładunkami masowymi w żegludze przybrzeżnej mogłyby być zapewne w najbliższym czasie potrzebne do odbudowy miast materiały budowlane, jak cement z regionu szczecińskiego, żelazo budowlane i handlowe ze Stołczyna, kamienie itp. W czasie późniejszym, w razie odbudowy fabryk nawozów sztucznych w Szczecinie czy Gdańsku, małe porty mogłyby być pośrednikami w zakresie odbioru tych nawozów dla własnego, i to stosunkowo bliskiego zaplecza. Dalej wchodziłyby w rachubę mniejsze partie towarów produkowanych w innych portach lub składowanych tam z importu (ryż, owoce południowe, makuchy, ropa i jej przetwory) i przeznaczone do konsumcji w rozpatrywanych portach i ich bezpośrednich zapleczach. Poważniejsze możliwości przewozu towarowego w żegludze przybrzeżnej mogłyby się zjawić dopiero w wyniku planowego wyposażenia samych miast portowych i ich zaplecza w zakłady przemysłowe o produkcji masowej. I w tym jednak wypadku zakres spowodowanych w ten sposób możliwości byłby zapewne ograniczony ze względu na trudność przezwyciężenia współzawodnictwa równoległych i nie wymagających przeładunków linii komunikacji lądowej.

VI. Jako wniosek wysuwa się teza o małej celowości gospodarczej regularnej żeglugi kabotażowej pomiędzy polskimi portami oraz o stosunkowo nikłej roli żeglugi przybrzeżnej jako czynnika aktywizacji gospodarczej małych portów i ich zaplecza. Odwrotnie, dopiero aktywizacja zaplecza może być czynnikiem w skromnym zakresie poprawiającym gospodarcze warunki krajowej żeglugi przybrzeżnej.

V. Na uwagę zasługuje możliwość odegrania przez żeglugę małotonażową stosunkowo skromnej, lecz racjonalnej roli w razie ewentualnego podjęcia eksportu artykułów rolniczych na zachód, specjalnie do Holandii, ewentualnie do zachodnich okręgów Niemiec.

Są to dla żeglugi przybrzeżnej z małych portów Pomorza dawne i utarte szlaki, aczkolwiek o stosunkowo skromnym znaczeniu.

VI. Zagadnienie żeglugi pasażerskiej w ruchu przybrzeżnym i w stosunku do małych portów ze względu na sezonowość nie może być rozpatrywane jako zagadnienie gospodarcze. Zakres zadań w tym kierunku wyznaczany jest raczej przez momenty pozagospodarcze, w postaci konieczności zaspokojenia potrzeb sezonowych ruchu turystycznego i wczasowego. Rzeczą ważną jest znalezienie celowego zużytkowania poza okresem letniego sezonu dla taboru pasażerskiej żeglugi, co jest jednym z elementów stworzenia racjonalnych podstaw samowystarczalności gospodarczej tej żeglugi.

Rybactwo

I. Inwestycje rybołówcze w małych portach, wraz z potrzebnymi dla rybołówstwa urządzeniami portowymi, przemysłem przetwórczym, budowlami itd., należy planowo kontynuować, dając w tym względzie małym portom pierwszeństwo przed wielkimi. Pierwszeństwo małych portów przed wielkimi winno być przestrzegane również w polityce eksploatacyjnej rybołówstwa przynajmniej w zakresie rybołówstwa bałtyckiego i przybrzeżnego.

II. Koncentrowanie wysiłku w kierunku systematycznego podnoszenia znaczenia małych portów jako portów rybackich uzasadnione jest: 1. koniecznością stworzenia podstawy dla racjonalnego rozwoju rybołówstwa morskiego, 2. znaczeniem ośrodków rybackich, wymagających istnienia szeregu zakładów obsługujących i przetwórczych dla podniesienia i umocnienia potencjału gospodarczego pasa przymorskiego. Wzgląd ostatni zasługuje na szczególną uwagę przy rozpatrywaniu roli drobnych portów i przystani rybackich, których rola aktywizacyjna w odniesieniu do sprawy zagospodarowania pasa nadmorskiego powinna być ceniona wyżej aniżeli wynikałoby to z czysto gospodarczego znaczenia osiąganych przez nie połowów.

III. Przed wojną wszystkie rozpatrywane tu porty — Ustka, Kołobrzeg, Darłowo, Łeba, Świnoujście — wypełniały doniosłe funkcje rybackie jako bazy rybołówstwa pełnomorskiego, natomiast szereg mniejszych przystani rybackich — jako bazy rybołówstwa przybrzeżnego (łodziowego) i zalewowego (kutrowego). Bazy rybołówstwa dalekomorskiego mieli Niemcy na Morzu Północnym. Bałtyk był dla nich terenem drugorzędnym. (W r. 1928 stosunek połowów na M. Północnym do bałtyckich wyniósł 5:1). W portach istniały stocznie rybackie, przetwórstwo rybne było mało rozwinięte, duże znaczenie miał zbyt ryby świeżej.

IV. W nowych warunkach przed rybactwem stoją nowe zadania: rozwój połowów na Bałtyku, stworzenie bazy dla rybołówstwa dalekomorskiego, rozwój przetwórstwa rybnego i przemysłów pomocniczych. Stąd znaczenie rybactwa dla aktywizacji wybrzeża może być znacznie większe niż w przeszłości. Największe możliwości ma tu Kołobrzeg dzięki dobremu położeniu blisko ławicy bornholmskiej oraz Świnoujście a właściwie jego wschodnie przedmieście na wyspie Wolin, Warszów.

V. We wszystkich portach rybackich należało by stworzyć przynajmniej chłodnie, wędzarnie i warsztaty reparacyjne dla taboru i sprzętu. W portach przewidzianych jako ośrodki połowów dalekomorskich (Świnoujście — Warszów, Kołobrzeg) konieczne jest wyposażenie w dworce rybne, prze-

twórnie konserwowe, fabryki lodu, przetwórnie odpadków rybnych (fabryki mączki rybnej) itp. Podobnie, aczkolwiek skromniej, powinny być wyposażone porty połowów dalekomorskich. Poza tym porty te winny się stać ośrodkami przemysłu pomocniczego dla rybołówstwa (budowy motorów kutrowych, budownictwa statków rybackich itp.) przy zachowaniu zasady specjalizacji i przeznaczenia poszczególnych stoczni do prac seryjnych.

VI. Zajęcie rybaka powinno być traktowane jako zajęcie pełne, wymagające należytego fachowego przygotowania i zapewniające dostateczne środki egzystencji. Równocześnie jednak ludność rybacka musi mieć warunki mieszkalne zbliżone do wiejskich. Pożądane jest, aby każda rodzina posiadała własne drobne gospodarstwo hodowlane oraz ogródek warzywny o powierzchni około 800 m² dla jednej parceli.

Zadania i funkcje miejskie poszczególnych miast portowych

I. Dominujące znaczenie tych funkcyj dla rozwoju i stanu gospodarczego rozpatrywanych miast portowych Pomorza Zachodniego pozostanie istotne w nowych warunkach, z omówionym wyżej wyjątkiem Świnoujścia, które z powodu niekorzystnego położenia osłabiło nie tylko znaczenie portowe i letniskowe, ale też i miejskie przez zanik właściwego regionu bezpośredniej miejskiej obsługi.

II. Najpoważniejszym zagadnieniem i najpoważniejszą trudnością jest aktywizacja Kołobrzegu. Same funkcje rybackie i portowe z ewentualnym wzmocnieniem przez reaktywowanie roli letniskowo-kuracyjnej nie są czynnikiem wystarczającym dla ożywienia gospodarczego i ludnościowego tak dużego i zniszczonego całkowicie miasta. Może ono nastąpić dopiero przy poważniejszym rozwoju miastotwórczych funkcyj miejskich, a więc przemysłu, handlu i komunikacji, pracujących dla obsługi zewnętrznej. Na to jednak musi istnieć zaludnione i zagospodarowane zaplecze, które zdoła wyżywić miasto, pozwoli na rozwój jego funkcyj handlowych i stanie się chłonnym rynkiem zbytu dla przemysłu. Aktywizacja Kołobrzegu powinna więc pójść dwiema drogami: przez rozwój jego funkcyj rybackich, portowych i kuracyjnych i stworzenie poważniejszego przemysłu eksportowego oraz przez równoczesne zaludnienie i zagospodarowanie zaplecza jako bezpośredniej podstawy zewnętrznych funkcyj handlowych i częściowo przemysłowych.

III. Podobna jak w Kołobrzegu jest droga aktywizacji Darłowa, ułatwiona przez brak zniszczeń w mieście i jego położenie w żyznym powiecie rolniczym. Równoczesne połączenie funkcyj rybackich, portowych, letniskowych przy oparciu przemysłu i handlu o stosunkowo bogate i łatwe do zagospodarowania zaplecze daje miastu szanse szybkiego rozwoju.

IV. W małych miasteczkach nadmorskich do których z racji bezpośredniego własnego znaczenia zaliczyć należy i Ustkę funkcje miejskie sprowadzają się do obsługi potrzeb mieszkańców samych miasteczek i najbliższej okolicy, związanej możnością dostawy produktów żywnościowych i zakupów w miasteczku. Nie ma tu funkcyj miejskich miastotwórczych, co uniemożliwia ich poważniejszy wzrost. Najpoważniejsza znaczeniem Ustka opiera się na rybactwie, funkcjach portowych i letniskowych oraz częściowo rolnictwie, jako dodatkowym, lecz waż-

nym źródle utrzymania. Brak własnego zaplecza i bliskość Słupska wpływa niekorzystnie na możność wyznaczenia samodzielnych funkcyj miejskich.

V. Podobnie jest z Łebą, różniącą się dzisiaj od Ustki brakiem rozwiniętych funkcyj portowych, rówocześnie jednak mającą nieco więcej szans samodzielności rozwoju na skutek większego odsunięcia od Lęborka. Brak czy też ograniczenie szans wydatniejszego wzrostu ludnościowego nie pomniejsza jednak w niczym znaczenia tych ośrodków, które polega przede wszystkim nie na ich rozwoju liczebnym, lecz na spotęgowaniu ich zdolności pełnienia odpowiednich funkcyj dla ożywienia najbliższego sobie regionu wraz z jego właściwym ośrodkiem miejskim (Słupsk dla Ustki, Lębork dla Łeby).

VI. Dla pozostałych małych miejscowości nadmorskich, opartych głównie o rybołówstwo przybrzeżne (łodziowe), wspomagane przez rolnictwo i sezonowy ruch letniskowy, drogą aktywizacji jest szkolenie i fachowe osadnictwo rybacko-rolnicze, zaopatrzenie w tabor i sprzęt rybacki, organizacja zbytu ryby świeżej i podstawowe urządzenia przetwórstwa rybnego, dalej zagospodarowanie turystyczne bez większych aspiracyj i obciążeń letniskowych, lecz w oparciu o naturalne warunki, wynikające z nadmorskiego położenia.

Zagadnienia inwestycyjne w zakresie potrzeb nawigacyjnych i portowych

I. Małe porty w czasie działań wojennych nie uległy większej dewastacji urządzeń. W związku z tym dotychczasowa działalność inwestycyjna posiadała raczej charakter akcji renowacyjnej, uzupełniającej i zabezpieczającej, nie zaś właściwej akcji inwestycyjnej. W związku z ograniczonym, przynajmniej w okresie najbliższym, zakresem funkcyj portowych potrzeby inwestycyjne małych portów w planie sześcioletnim sprowadzają się w pierwszym rzędzie również do stosunkowo niewielkich prac remontowych, zabezpieczających, czerpalnych i oczyszczających, instalacyjnych, wreszcie ograniczonego budownictwa administracyjnego, mieszkalnego i użyteczności publicznej. Odrębnym zagadnieniem są wielkie potrzeby restauracyjne i zabezpieczające Kołobrzegu pozostające w związku z możnością przywrócenia mu charakteru ośrodka wielkomiejskiego oraz racjonalizacją jego funkcyj portowych.

II. Jako szczególnie doniosłe potrzeby wspólne dla wszystkich 3 rozpatrywanych tutaj portów w zakresie stworzenia racjonalniejszych warunków nawigacyjnych wymienić należy: 1. usunięcie wraków z obszaru wód portowych, 2. pogłębienie zarówno szlaków wejściowych jak basenów, 3. ustalenie i zabezpieczenie linii czołowej wybrzeża, 4. zorganizowanie ratownictwa morskiego, 5. remonty i przebudowy torów kolejowych, 6. przebudowę wejść celem polepszenia warunków bezpieczeństwa w okresach niesprzyjającej pogody.

Turystyka i wczasy

I. W odniesieniu do wszystkich rozpatrywanych tutaj miejscowości portowych, a więc zarówno w odniesieniu do większych miast, jak osad i nawet wiosek rybackich, występuje zagadnienie ich funkcyj i możliwości letniskowych.. Rola tych funkcyj, jako czynnika aktywizacji może być raczej tylko pomocnicza, niemniej nie może być

lekceważona. Podnoszona niejednokrotnie rzekoma kolizja interesów między małymi portami, wsiami nadbrzeżnymi oraz osiedlami specjalizującymi się w hotelarskie jest przy umasowieniu turystyki i wczasów oraz wyraźnym przetłoczeniu miejscowości uzdrowiskowo-letniskowych raczej pozorna. Możliwość wydatnego łączenia funkcyj portowych i letniskowych w jednej miejscowości występuje jaskrawo na przedwojennych przykładach Świnoujścia i Kołobrzegu, czy powojennym Ustki.

II. Najpoważniejszym a równocześnie nasuwającym szczególne trudności zagadnieniem nadmorskiej polityki letniskowej najbliższego okręgu jest reaktywowanie kuracyjnego znaczenia Kołobrzegu. Na szczególną uwagę zasługuje również problem planowego wyzyskania warunków Łeby, jako portu rybackiego o równoczesnym dużym natężeniu funkcyj letniskowych.

Zagadnienie kulturalne

I. Zarysowane dążenie do osadzenia w małych portach uczelni morskich i podległych Ministerstwu Żeglugi instytucji naukowych nasuwa poważne wątpliwości z punktu widzenia niebezpieczeństwa izolacji tych zakładów od ogólnych ośrodków życia umysłowego. Równocześnie jednak tendencja ożywienia życia umysłowego nadmorskich miejscowości portowych zasługuje na uwagę. Może ona znaleźć częściowo realizację w drodze umieszczenia w tych miejscowościach specjalnych kursów okresowych czy dorywczych, wybieranie tych miejscowości na siedziby konferencyj, zjazdów i narad naukowych, wypracowanie specjalnego typu szkolnictwa uzupełniającego, zaznajamiającego wybrane grupy młodzieży z tematyką morza i gospodarstwa.

Józef Nieroda

SPRAWA OSUSZENIA ZALEWU WIŚLANEGO

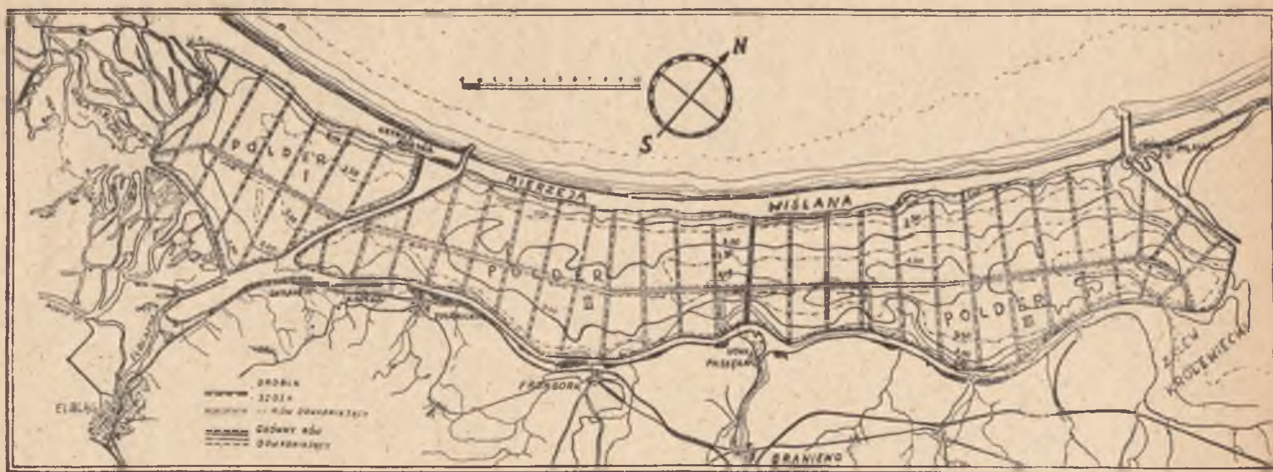
Punktem wyjścia polskich zainteresowań w powyższej sprawie jest przede wszystkim świadomość potrzeby trwałego zabezpieczenia Żuław przed niebezpieczeństwem powodzi, co wymaga już obecnie podjęcia stosunkowo wielkich i kosztownych prac. W koncepcji osuszenia całości czy części Zalewu dominuje więc chęć przejścia z obrony biernej przed niebezpieczeństwem morza, w postaci budowy i podwyższenia wałów na samych Żuławach, na obronę czynną — zaatakowanie morza na jego własnym terenie. Takie podejście pokrywa się z doświadczeniem narodów wypróbowanych w walce z morzem — Holandii a częściowo i Niemiec, gdzie przysłowie „kto nie buduje grobli — ulega" („wer will nicht deichen, muss weichen") najlepiej odtwarza potrzebę ciągłej walki. Doświadczenie to wskazuje także na doniosłość a zarazem trudności i koszty tego rodzaju robót. Jako etap wstępny prac przygotowawczych przed przejściem do ewentualnych własnych projektów, warte są poznania niemieckie materiały odnośnie sprawy osuszenia Zalewu. Przedstawienie tych materiałów w krótkim zarysie jest zadaniem niniejszego opracowania.

Prace niemieckie

Przyczyną zainteresowania Niemiec sprawą osuszenia Zalewu były przede wszystkim potrzeby osiedleńcze, co zgodnie podkreślają wszyscy piszący o tej sprawie. Drugim momentem, mniej wysuwanym na czoło, ale działającym może nawet silniej niż pierwszy, było dążenie Elbląga do uzyskania krótkiej i dogodnej drogi morskiej, mającej przywrócić mu utracone znaczenie portu morskiego i dawną świetność. Stąd głównym ośrodkiem koncepcyj prac na Zalewie był właśnie Elbląg, cierpiący ponadto w okresie międzywojennym na silne bezrobocie, co było również jednym z motywów dążenia do podjęcia większych prac.

Pierwszy projekt osuszenia Zalewu i przebicia mierzei Wiślanej dla stworzenia drogi wodnej do Elbląga opracował już w r. 1874 budowniczy gdański Licht. W okresie międzywojennym myśl tę podjął z omówionych już względów, magistrat Elbląga i przystąpił w r. 1928 do zbadania możliwości technicznych osuszenia Zalewu i przekopu Mierzei. W związku z tym powstało parę projektów, temat dostał się do prasy i literatury fachowej. Koła elbląskie stały na stanowisku potrzeby i możliwości przeprowadzenia prac. Powoływano się przy tym na prace niemieckie na zachodnim wybrzeżu Schlezwigu, przede wszystkim zaś na doświadczenia holenderskie, szczególnie przy osuszeniu Zuidersee.

Teoretyczne możliwości osuszenia Zalewu w porównaniu z wymienionymi przykładami są duże, co silnie podkreślały koła elbląskie. Mała powierzchnia Zalewu (ok. 860 km²) i niewielka głębokość (2.3 m przeciętnie a 5 m maksymalnie), oddzielenie mierzeją od Bałtyku a przez to brak wahań przypływu i odpływu, wreszcie niskie zasolenie wód Zalewu (średnio 3.5‰ gdy na Bałtyku przy Piławie 7.0—7.5‰) nie nastręczają trudności w tej skali, co np. prace przy Zuidersee, gdzie planowana powierzchnia do osuszenia była prawie trzykrotnie a głębokość dwukrotnie wyższa, zaś zasolenie dna morskiego od 0.5—2%.



Plan osuszenia Zalewu wg projektu Dromtry-Jauera

W świetle tych porównań i osiągnięć holenderskich możliwość techniczna osuszenia Zalewu jest bezsprzeczna, to też elbląscy zwolennicy osuszenia nie rozpatrywali szerzej tej strony zagadnienia. Większe znaczenie posiadała sprawa celowości podjętej pracy z punktu widzenia możliwości osiedleńczych — dostarczenia dobrej gleby uprawnej. I tutaj koła elbląskie stały na stanowisku, że dno Zalewu po osuszeniu da glebę wysokiej jakości, równą glebom żuławskim. Według tych oświetleń, dno to pokryte jest grubą warstwą mułu, naniesionego przez wody rzeczne, zawierającego dużo części organicznych i bardzo urodzajnego (muł wydobywany przy bagrowaniu używany jest do pokrywania przybrzeżnych terenów uprawnych). W rezultacie więc poglądy wychodzące z Elbląga oceniały pozytywnie sprawę osuszenia, która doczekała się bardzo szczegółowego opracowania w projekcie inż. Dromtry i Jauera, wydanym drukiem przez magistrat Elbląga w 1932 r. [1].

Projekt Dromtry-Jauera

Projekt ten przewiduje osuszenie zachodniej części Zalewu Wiślanego od b. W. M. Gdańska do Piławy w połączeniu z budową drogi wodnej Elbląg — Łysica dla wielkich statków i kanału przybrzeżnego dla małej żeglugi wzdłuż brzegu Zalewu i delty Nogatu.

Z ogólnej powierzchni Zalewu 860 km² projekt przewiduje osuszenie ok. 63%, tj. 542 km², podzielonych na trzy poldery. Pierwszy z nich sięga od południowo - zachodniej części Zalewu po linię: zachodnie molo portu elbląskiego—Łysica (Kalberg) i polder ten obejmuje 46.000 mórg pruskich (1 m. ok. ¼ ha). Polder drugi sięga po ujście Pasłęki (75.000 mórg), a trzeci po Piławę (97.000 mórg). Poldery II i III w omawianym projekcie przedziela wał, odłączający wody Zalewu Elbląskiego i Królewłeckiego. Pośrodku całość terenu przetnie wzdłuż główny rów odwadniający, do którego prostopadle powstaną rowy doprowadzające, a równolegle rowy odwadniające o powierzchni do odwodnienia 0.2 km².

Od mola portu do Łysicy powstanie 8 km kanał o głębokości 6 m dla wielkich okrętów. Wzdłuż brzegu Zalewu projekt przewiduje utworzenie drogi Elbląg—Piława dla małych statków oraz drugiej wzdłuż zachodniego brzegu Zalewu do Wisły Elbląskiej i Gdańska. Droga ta zastąpiłaby dotychczasowe połączenie przez Kanał Kraffolski i Nogat.

Projekt przewiduje szczegółowo sposób wykonania prac odwadniających i późniejszego zagospodarowania. Przewiduje on budowę 5-ciu stacji pomp o 14 pompach, 118 km grobli, 9 mostów oraz ok. 300 km szos, biegnących wzdłuż rowów odwadniających. Koszt wykonania całości prac osuszających wraz z przekopem oceniają autorzy na 45 mil. RM a czas trwania prac na 4.170.000 dni pracy robotnika po 8 godz. Szczegółowe rozbicie ujęte zostało w zestawieniu na str. 209.

Zależnie od tego, czy prace będą prowadzone stopniowo, czy też równocześnie, czas ich trwania wyniesie, według autorów, 6—10 lat po 200 dni. Zatrudnienie przy rozłożeniu robót na 7 lat wyniosłoby ok. 3.000 robotników rocznie.

Specjalnych trudności technicznych w wykonaniu prac autorzy nie przewidują. Dno Zalewu jest według nich pokryte kilkumetrową warstwą gliniastego mułu, która po odwodnieniu będzie na-

[1] Dromtra i Jauer: „Denkschrift über die Trockenlegung des Frischen Haffs und den Durchstich durch die Frische Nehrung bei Kahlberg". Magistrat der Stadt Elbing 1932.

Koszt i czas pracy nad osuszeniem Zalewu

	Koszt pracy w RM	Czas trwania pracy w dniach po 8 godz
A. Odwodnienie polderów		
I. Rowy		
1. Główny rów odwadniający	3.290.000	520.000
2. Inne rowy odwadniające . .	3.067.000	615.000
II. Pompy	1.667.000	93.000
III. Jednorazowe wypompow. polderów	1.050.000	3.000
IV. Grobla poprzeczna między polderami II i III	577.000	115.000
	9.651.000	1.346.000
B. Drogi wodne		
I. Roboty bagrownicze	6.500 000	130.500
II. Groble	11.850.000	1.534.500
III. Zmiana ujścia Pasłęki	130.000	26.000
IV. Śluza przy N. Pasłęce	300.000	16.700
V. Przekop przy Łysicy	4.970.000	301.300
	23.750.000	2.009 000
C. Drogi lądowe		
I. Drogi w polderach wraz z rowami doprowadzającymi	9.320.000	760.000
II. Mosty przez główny rów odwadniający	330.000	30.000
III. Mosty przy Tolkmicku	150 000	9.000
IV. Most przy Łysicy	240.000	16.000
	10.040.000	815.000
D. Odszkodowania	1.559.000	
Razem	45.000.000	4.170.000

turalną ochroną przeciw naporowi wód gruntowych. Mierzeja tworzy naturalny wał ochronny od strony morza. Mała głębokość Zalewu nie nasuwa obaw co do ewentualnego zakłócenia równowagi wyżej położonych brzegów Zalewu przez wody Bałtyku lub gruntowe. Jeśli nawet w pewnych miejscach pojawią się źródła artezyjskie, to ich opanowanie nie będzie trudne. Potrzebne do budowy grobli materiały znajdują się na miejscu. Gliniaste dno Zalewu dostarczy dobrego materiału uszczelniającego, potrzebna dodatkowo glina znajduje się w obfitości na wybrzeżu. Podobnie kamienie i faszynę dostarczy najbliższa okolica.

Korzyści osuszenia wg Dromtry

Jak teraz przedstawiają się korzyści wydatkowania tej sumy pracy, pieniędzy i materiałów?

Odwodnienie dostarczy ok. 218 tys. mórg ziemi uprawnej wysokiej jakości glebowej, której małe zasolenie pozwoli na natychmiastową uprawę. Przyjmując szacun-

kowo wydajność z morgi brutto 200 RM i mnożąc tę liczbę przez 210.600 (obszar pod uprawę po odliczeniu powierzchni dróg, rowów, placów itp.) otrzymamy 42.12 mil. RM wpływu brutto rocznie. Wpływ ten dorównuje więc prawie całości wydatków na odwodnienie, którego koszt ogólny obliczony został na 45 mil. RM, a koszt 1 morgi ok. 200 RM. Na tym obszarze można osiedlić wg projektu, 9792 rolników na 20-morgowych gospodarstwach, 2742 rzemieślników i rybaków mających dodatkowo 5 morgowe gospodarstwo oraz 522 rodzin innych zawodów. W sumie 13.056 rodzin znajdzie na odwodnionym obszarze wystarczające utrzymanie.

W stosunku do projektowanych korzyści dotychczasowe dochody z Zalewu są skromne. Jego wody stanowią źródło utrzymania dla ok. 1000 rodzin rybackich. Wpływy brutto z rybactwa wynoszą ok. 115 tys. t. ryby wartości ok. 2 mil. RM. Na odwodnioną część Zalewu, wynoszącą 63% jego ogólnej powierzchni przypada, wg autorów projektu, taki sam w przybliżeniu procent rybaków i dochodów. Wynosi to ok. 630 rybaków i 1.26 mil. RM wpływu rocznego brutto. Mamy więc z jednej strony 630 rybaków i 1.26 mil. RM wpływu, z drugiej zaś, po odwodnieniu 13.000 rodzin i 42 mil. RM. Zestawienie liczb jest wymowne i przekonywające.

W sprawie rybaków należy uwzględnić jeszcze dwie rzeczy: z jednej strony nieopłacalność rybołówstwa na Zalewie dla gospodarki państwowej, niski oddawna, mimo częściowego subsydiowania rybaków, poziom materialny ich bytu, w wyniku czego poważna część rybaków musiałaby przejść w niedługim czasie do innych zawodów, z drugiej zaś fakt, że odwodnienie nie powoduje zaniku rybactwa, lecz jego przemieszczenie. Większa znacznie, niż dotychczas, część rybaków (wg projektu 230 zamiast dotychczasowych 30) będzie mogła zająć się połowami bałtyckimi, dla których portem stanie się Łysica, część (ok. 120) znajdzie zatrudnienie w połowach śródlądowych (na kanałach) otrzymując dodatkowo po 5 mórg ziemi, część zaś (ok. 280) zostanie osadzona na gospodarstwach 20 morgowych. W rezultacie więc odwodnienie Zalewu nie tylko nie zniszczy rybactwa lecz je uzdrowi.

Prócz tych korzyści osiedleńczych dochodzą dalsze. Elbląg przede wszystkim a dalej Frombork, Tolkmicko i Braniewo uzyskują nowe możliwości rozwoju w zakresie handlu i przemysłu. Łysica, osiągalna w niespełna godzinę z Elbląga, ma szanse stania się dużym ośrodkiem wypoczynkowo-turystycznym i sportowym, a także portem rybackim o dogodnym połączeniu z Elblągiem.

Dzięki odwodnieniu nastąpi też stabilizacja stosunków hydrologicznych. Zalew o szerokości 8—10 km i długości ok. 80 km tworzy wielką powierzchnię wodną, na której wiatry półn. - wschodnie powodują groźne spiętrzenia wody w części południowej. Podczas burzy 5. II. 1932 poziom wody wynosił w Piławie + 0.54 m a w Teranowej + 1.44 m. Ponieważ duża część grobli nie przekracza 1.60 m, zachodziło poważne niebezpieczeństwo powodzi. Osuszenie Zalewu i budowa odpowiednich kanałów odpływowych dla wód nadpływających z głębi lądu (711 m³/sek maksymalnie) w świetle omawianej pracy usuwa to niebezpieczeństwo bez potrzeby podwyższania wałów.

Autorzy rozpatrują jeszcze w swej pracy zarzuty przeciw osuszeniu, z których główne są:

1. Zbędność osuszenia Zalewu wobec niewykorzystania możliwości osuszenia błot i pustkowi. Odpowiedź: Jedno nie przeszkadza drugiemu i wobec wielkich potrzeb

osiedleńczych należało by wykorzystać obie możliwości.

2. Wielki okres trwania prac i trudności opracowania projektów. Odpowiedź: Przeczą temu opracowane już projekty dowodzące, że prace przygotowawcze nie są tak trudne.

3. Osuszony Zalew będzie upośledzony klimatycznie, narażony na ostre wiatry północne i wschodnie oraz przymrozki wiosenne i jesienne oraz susze letnie, niszczące plony. Odpowiedź: Warunki klimatyczne Zalewu będą te same co delty Wisły, gdzie rolnictwo rozwija się bardzo dobrze. Przed suszą ochroni sztuczne nawadnianie łatwe technicznie do przeprowadzenia.

4. Osuszenie Zalewu spowoduje znaczne i szkodliwe zmiany klimatyczne. Odpowiedź: Jest rzeczą niezrozumiałą, jak usunięcie małej powierzchni wodnej położonej przy Bałtyku może spowodować takie zmiany.

5. Mierzeja Wiślana nie będzie dostatecznie chronić osuszonych terenów przed wdarciem się morza, zwłaszcza że jej wartość ochronną osłabiają lotne piaski. Odpowiedź: Szerokość mierzei jest dostateczną rękojmią bezpieczeństwa. Wynosi ona od 0.5 km do 1.7 km, przeciętnie 1 km. Gliniaste muły mierzei od strony Zalewu są jej naturalnym umocnieniem.

6. Potrzeba trwałych urządzeń odwadniających powoduje wielkie koszty a przez to nieopłacalność przedsięwzięcia. Odpowiedź: Sztuczne odwadnianie nie było jeszcze nigdy argumentem przeciw osuszaniu nisko położonych gruntów, nie może nim więc być w tak pomyślnych warunkach jak w Zalewie Wiślanym.

7. W kanałach niemożliwe będzie użycie statków żaglowych najbardziej rozpowszechnionych w Zalewie. Odpowiedź: Żaglowce będą miały trudności tylko przy wiatrach południowych, które wieją rzadko. Kanały są dostatecznie szerokie i mają lepsze warunki niż Elblążka i wąski kanał Kraffolski, gdzie żaglowce kursują. Zresztą należy się liczyć z przejściem na motory pomocnicze, uniezależniające od wiatru.

Za i przeciw w literaturze niemieckiej

Omówione dotąd poglądy na sprawę osuszenia Zalewu oceniają pozytywnie zarówno techniczną możliwość a nawet łatwość przeprowadzenia prac, jak i ich celowość z punktu widzenia osadnictwa. Zwolennicy osuszenia bardzo chętnie powołują się na przykłady holenderskie, szczególnie prace przy Zuidersee, które mają być potwierdzeniem ich argumentów. W związku z tym warta jest poznania niewielka praca Bruno Paula[2], rozpatrująca osuszenie Zuidersee pod kątem widzenia potrzeb niemieckich. Autor omawia przebieg prac przy osuszaniu polderu północnozachodniego, najmniejszego z czterech projektowanych, o powierzchni 200 km. Prace odgrodzenia od morza i wypompowania poszły szczęśliwie, później jednak zaczęły się bardzo poważne i częściowo niespodziewane trudności. Napływ wód po wypompowaniu, trudności drenowania błotnistego i nierównego dna, wielkie zasolenie gleby, powstawanie piasków lotnych po osuszeniu dna nie pozwalały na uprawę odwodnionych terenów i powodowały potrzebę coraz większych nakładów pracy i kapitału, używania skomplikowanych i kosztownych maszyn. Chociaż więc samo odwodnienie trwało od lutego do sierpnia 1930 r., to jednak dopiero w 2 lata później przystą-

[2] Bruno Paul: „Die Trockenlegung der Zuidersee und die Landgewinnung in Deutschland", Berlin-Leipzig 1935.

piono do pierwszych obsiewów na powierzchni ok. 8.600 ha. W rezultacie w wyniku napotkanych trudności koszty odwodnienia wzrosły z planowanych 4.400 RM na 1 ha do 8400 RM a więc prawie dwukrotnie. Przy cenie ziemi w r. 1933 — 4000 RM za 1 ha nowoosuszone tereny nie znajdowały nabywców i rząd oddawał je w dzierżawę. Prace nad dalszym osuszeniem Zuidersee przerwano, ograniczając się do uprawy uzyskanego obszaru.

Holenderskie doświadczenia z Zuidersee przestrzegają, wg Paula przed zbyt optymistycznym planowaniem prac odwadniających, nie są jednak argumentem przeciw nim. Momentem decydującym z punktu widzenia osadnictwa jest jakość uzyskanej gleby, która w Holandii przedstawiała dużą wartość. Koła elbląskie oceniały wartość glebową dna Zalewu bardzo wysoko, bo na poziomie Żuław. Podstawa jednak tej oceny nie jest mocna. Opierano się przede wszystkim na nielicznych borowaniach sprzed pierwszej wojny, badaniach geologa Hesse v. Wichdorffa z r. 1927, odnoszących się do borowań w północnej części Zalewu między Piławą a Królewcem oraz na rezultatach bagrowania. Wszystko to jednak były badania przypadkowe, zbyt mało szczegółowe i dokładne, by na ich podstawie móc wnioskować z całkowitą pewnością o jakości dna Zalewu. Toteż opinie o tej jakości są różne. W przeciwieństwie do omówionych poglądów elbląskich Paul w wymienionej już pracy potwierdza wprawdzie dużą łatwość techniczną osuszenia Zalewu w porównaniu z Zuidersee, odnośnie jednak jakości dna Zalewu mówi, że „dotychczasowe borowania i badania dna dały niestety wynik negatywny. Największą część dna Zalewu pokrywa piasek, osłonięty tylko cienką warstwą nanoszonego przez rzeki mułu. Warstw mułu o większej, użytkowej grubości, spotykanych w Zuidersee i Szlezwigu, w Zalewie nie ma. Przez to osuszenie Zalewu traci sens gospodarczy".

Podobnie wypowiada się Schultze[3], według którego sądy o celowości osuszenia Zalewu „musiały ustąpić przed wynikiem 3800 głębokich i 1600 płytkich borowań w Zalewie Wiślanym i Kurońskim (Pratje). Borowania te okazały, że uzyskano by tylko małowartościową, piaszczystą glebę podlegającą ciągle niebezpieczeństwu zasolenia na skutek przenikania przez Mierzeję 1% słonej wody z Bałtyku". Schultze powołuje się na geologa Pratje i podaje w bibliografii jego pracę „Neuland aus dem Frischen Haff?", umieszczoną w miesięczniku „Siedlug und Wirtschaft" z r. 1935. Niemożność otrzymania tego pisma, mimo poszukiwań w różnych bibliotekach, nie pozwala na wypowiedzenie się, czy rzeczywiście jej wyniki przekreślają tak radykalnie sądy kół elbląskich. Zgodność jednak z Paulem oraz niedostateczność poprzednich badań zdają się przemawiać za tym, że entuzjastyczne oceny elbląskie muszą być przyjmowane z uzasadnioną rezerwą.

Wartość prac niemieckich dla naszych potrzeb

W stosunku do okresu niemieckiego zainteresowania polskie Zalewem mieszczą się na innej płaszczyźnie. Odpada całkowicie sprawa aktywizacji Elbląga, jako portu morskiego, a z nią przekop mierzei i droga wodna Elbląg — Łysica. Zagadnienia osiedleńcze schodzą na plan dalszy, gdyż nie odczuwamy obecnie potrzeby natychmiastowego i kosztownego zdobywania

---

[3] Schultze J.: „Deutsche Siedlung", Stuttgart 1937, str. 77.

terenów. Na czoło naszych zainteresowań wysuwa się sprawa zabezpieczenia Żuław. Gdyby kalkulacja techniczno - finansowa wykazała, że budowa tamy na części polskiej Zalewu ochroni Żuławy od powodzi i koszta tej budowy nie odbiegną w sposób jaskrawy od sum przewidzianych na zabezpieczenia, budowa tamy okazałaby się bardziej celowa niż podwyższanie wałów. Byłaby ona pierwszym etapem pracy do ewentualnego osuszenia odgrodzonej części Zalewu. Warunkiem celowości osuszenia byłoby określenie wartości glebowej dna Zalewu, jego prawdopodobnej wydajności rolniczej i stosunku planowanej dochodowości do kosztów osuszenia. Dopiero po dokonaniu tego rodzaju wstępnej kalkulacji techniczno - finansowej można przejść do planowania właściwych prac nad osuszeniem.

Odnośnie wartości glebowej i rozbieżności pod tym względem przytoczonych opinii niemieckich warto zapoznać się z przebiegiem procesu powstawania Zalewu i Zatoki Gdańskiej, tym razem już w relacji polskiego geologa, St. Pawłowskiego[4]. „Pewną jest rzeczą, iż w okresie litorynowym nastąpiło obniżenie dna Zatoki o 12 do 20 m (na południu), przez co morze wtargnęło dość daleko na południe. Na resztkach powierzchni dyluwialnej zatrzymywać się jednak zaczęły niesione przez fale piaski i tak tworzyć się zaczęła wygięta w kształt zatoki Mierzeja Wiślana, narastając równocześnie od zachodu koło Gletkowa i od wschodu u południowych wybrzeży półwyspu Sambijskiego". Równocześnie rozpoczął się wielki proces powstawania delty Wisły, zbudowanej „w przeważnej części z napływów Wisły: piasków i mułów rzecznych, do których przyłącza się tu i ówdzie torf, jako ślad dawnych starorzeczy, bagien itp.". „Tymczasem Wisła, która zmierzała najkrótszą drogą do morza i niekiedy prosto do niego uchodziła, zatarasowywana i powstrzymywana przez mierzeję podzieliła się niedaleko ujścia koło tzw. Gdańskiej Głowy, na dwie odnogi: Wisłę Elbląską i Wisłę Gdańską. Wisła Elbląska była zawsze silniejsza. Toteż szybko zaczęła przy pomocy kilkunastu ramion dużej delty zasypywać Zalew Wiślany. Wysuwające się prędko w Zalew ramiona owej delty zapełniały coraz intensywniej, a wspólnie z deltą, Zalew i przyczyniły się w znacznej mierze do odcięcia i utrudnienia dostępu do morza Elblągowi"[5].

---

[4] St. Pawłowski: „Budowa geologiczna i krajobrazy morfologiczne Pomorza". Słownik geograficzny Państwa Polskiego, t. I. W-wa 1937.

[5] Wg udostępnionej mi przez prof. R. Galona pracy mgr. J. Pacowskiej z Zakładu Geografii Fizycznej U.M.K. proces tworzenia delty Wisły przebiegał następująco: „W okresie morza Yoldiowego (7000 lat przed narodzeniem Chr. — według danych Caldeniusa i Fromma z 1946 r.) następuje przełom Wisły pod Fordonem na N. Rzeka uchodzi do predysponowanego, dzięki ruchom tektonicznym, zagłębienia i przy swym ujściu zaczyna składać transportowany z S materiał. W okresie morza Litorynowego u wylotu Zatoki Gdańskiej formują się już mierzeje: Wiślana, Pucka. W fazie morza Myowego delta Wisły zostaje już całkowicie usypana, a nawet w dość znacznym stopniu zmieniona przez człowieka. W przyroście delty Wisły można zauważyć pewien ruch wahadłowy np. Wisła prawdopodobnie najpierw usypała stożek S aż do Nytych (kierunek NE), potem sedymentacja jej skierowała się na NW wzdłuż rz. Motławy, na Gdańsk, następnie zasypanie wzrosło w kierunku NE wzdłuż rz. Tugi, potem zaś znów skierowało się na NW tj. zasypanie obszaru aż po mierzeję, wreszcie ostatnim etapem było usypanie delty przez Nogat, czyli kierunek NE. Przyrost delty współczesnej wykazuje przesuwanie się od W na E. Delta rz. Wisły przechodziła systematycznie kolejne stadia rozwojowe: 1. zbudowanie mierzei przy współudziale prądów morskich, 2. zasypanie zalewów materiałem osadowym, 3. budowanie delty zewnętrznej".

Według geologów niemieckich [6] przyrost lądu przy ujściu Nogatu wynosi od r. 1644 ponad 50 km² a dla Wisły Elbląskiej 22,5 km². W ciągu ostatnich trzystu lat Zalew zmniejszył się więc o 70—75 km², ustępując miejsca wartościowym glebowo obecnym obszarom nizinnym. Ta wspólność procesu powstawania delty i Zalewu zdaje się popierać sądy o wspólnym charakterze glebowym niziny i przynajmniej zachodniej części dna Zalewu, do której odnoszą się nasze rozważania.

Dalszym argumentem za osuszeniem w wypadku pozytywnej oceny wartości gleby są względy osadnicze. Możność stworzenia pokaźnego obszaru (część polska Zalewu wynosi ok. 35.000 ha) [7] o dobrej glebie i położeniu w zapleczu zespołu Gdańsk — Gdynia jest ponętna gospodarczo. Kalkulacje niemieckie, w których koszt osuszenia wraz z przebiciem mierzei wynosił 800 marek na 1 ha a wpływ brutto dorównywał wydatkom już w pierwszym roku, mogą być zbyt optymistyczne, zachęcają jednak do ich ponownego przeprowadzenia. Teoretycznie zmniejszenie obecnie kosztów osuszenia obiecuje inne podejście do sprawy Elbląga, z którego nie chcemy robić portu morskiego. Odpada więc wielka droga wodna Elbląg — Łysica a problematyczną staje się potrzeba przebijania mierzei. Argumentem za przebiciem mogą być względy techniczne — stworzenie krótkiej drogi odpływowej do morza dla wód obszaru odpływowego Zalewu.

Z prac niemieckich wynika, że osuszenie Zalewu może zmieścić się w ramach opłacalności finansowej oczywiście dalszoplanowej. Bilans dochodowości Zalewu przy wykorzystaniu rybackim i po osuszeniu, przy wykorzystaniu rolniczym, raczej nie zmieni się zasadniczo i dysproporcja między dochodowością obecną i projektowaną pozostanie. Stąd prace te, chociaż niemiarodajne obecnie, są wystarczającym dowodem celowości podjęcia własnych badań w tym kierunku.

Możliwość techniczna wykonania prac odwadniających w świetle doświadczeń zagranicznych nie budzi wątpliwości. W literaturze niemieckiej, nawet przeciwnej osuszeniu, nie spotyka się argumentu trudności technicznych. Również i możliwości ekonomiczne, tzn. zdolność dostarczenia przez państwo środków finansowych, materiałowych, pracy ludzkiej w świetle projektów niemieckich nie nasuwają zasadniczych wątpliwości. Zmniejszenie zakresu prac w wyniku mniejszej powierzchni do osuszenia oraz odpadnięcia przekopu powodują mniejszy nakład środków, a więc zwiększają możliwości ekonomiczne wykonania. Stąd celowość traktowania sprawy jako problemu praktycznych badań, mających za zadanie dostarczenie argumentów dla ostatecznych w tej sprawie decyzyj, zdaje się nie ulegać wątpliwości.

L i t e r a t u r a:

1. B a u e r Hans — Lange Karl: „Das Frische Haff und die Frische Nehrung. Królewiec 1933.
2. D r o m t r a - J a u e r: „Denkschrift über die Trockenlegung des Frischen Haffs und den Durchstich durch die Frische Nehrung bei Kahlberg". Elbląg 1932.

[6] E. K o l u m b e: „Die Trockenlegung des Frischen Haffs. Vorbedingung und Planung". Ostdeutscher Naturwart 1933, zesz. 2.

[7] „Rybactwo Ziem Odzyskanych". „Gospodarstwo wiejskie na Ziemiach Odzyskanych". Nr. 9 str. 11. Warszawa 1949.

3. Hess v. Wichdorff H.: „Der innere Bau des Untergrundes des Frischen Haffs von Königsberg bis Pillau", Jahrbuch der Preussischen Geologischen Landesanstalt f. d. J. 1928. T. 49 cz. I, str. 602—618:

4. Hol J.: „Die Abschliessung und teilweise Trockenlegung der Sudersee". Petermanns Mitteilungen zesz. 78 r. 1932.

5. Jessen O.: „Neue Landgewinnungs- und Landsicherungsarbeiten an der Westküste Schleswig - Holstein". Petermanns Mitteilungen zesz. 80 r. 1934.

6. Kolumbe Erich: „Die Trockenlegung des Frischen Haffs. Vorbedingung u. Planung". Ostdeutscher Naturwart 1933, zesz. 2 str. 95—103.

7. Paul Bruno: „Die Trockenlegung der Zuidersee und die Landgewinnung in Deutschland". Lipsk b. r.

8. Pawłowski St.: Budowa geologiczna i krajobrazy morfologiczne Pomorza". Słownik geograficzny państwa polskiego. t. I. Warszawa 1937.

9. Reuter Elfriede: „Der Absatz in der ostpreussischen Fischereiwirtschaft". Jena 1935.

10. Rybactwo Ziem Odzyskanych" Gospodarstwo wiejskie na Ziemiach Odzyskanych nr. 9. Warszawa 1949.

11. Schultze Joachim: „Deutsche Siedlung", Stuttgart 1937.

12. Sonntag Paul: Hela, die Frische Nehrung und das Haff. Gdańsk 1915.

Karol Górski

PLANY BUDOWY FLOTY WOJENNEJ Z R. 1699

Historiografia nasza zamyka dzieje myśli morskiej polskiej na osobie Jana III. Wiadomo tylko, że August II miał własny okręt w Gdańsku (Lepszy K.: Dzieje floty polskiej, str. 292). Ale jest nadzieja, że dalsze badania doprowadzić mogą do wykrycia obfitszych śladów myśli morskiej nawet u progu smutnej epoki saskiej. W instrukcji sejmiku generalnego ziem pruskich, odbytego w Grudziądzu dnia 19 maja 1699 r., danej posłom na sejm w dniu 16 czerwca 1699 r., znajdujemy następujący ustęp: „*Navigatio maritima ut sit libera. Ratione vero constituendae classis navalis sumatur ad Rem publicam*" A więc prócz zabezpieczenia wolności żeglugi posłowie mają poruszyć na sejmie sprawę budowy floty wojennej. (Archiwum miasta Torunia, rękopis nr VII, 37 str. 580). Projekt ten nie został, jak wynika z tekstu instrukcji posła królewskiego, podsunięty przez dwór Augusta II. Jest on wynikiem inicjatywy podjętej w Prusach Królewskich. Widocznie nie zamarła tu bez reszty tradycja floty wojennej Zygmunta Augusta, Zygmunta III, Władysława IV. Widocznie zawsze żywe było zrozumienie dla znaczenia floty wojennej.

Nie możemy na podstawie posiadanych źródeł ustalić, kto był inicjatorem tego punktu, ani stwierdzić, czy istotnie posłowie na sejm punkt ten poruszyli. Samo sformułowanie wskazuje raczej na jakieś tarcia na sejmiku, na jakieś kompromisowe załatwienie wniosku, który zrazu był szerzej i radykalniej sformułowany. Oczywiście przeciwnikami projektu musieli być, jak zawsze, gdańszczanie, ale z jakich kół mógł projekt wypłynąć? Nie wiemy dziś tego. Ale wolno wysunąć pewną możliwość, którą dalsze badania mogą potwierdzić lub obalić. Oto wśród licznych posłów szlacheckich, którzy przybyli na „generał pruski" do Grudziądza, znajdujemy nazwisko młodego podówczas Bartłomieja Bagniewskiego, który w niespeł-

na pięćdziesiąt lat później miał dokonać żywota jako kasztelan elbląski (+ 1748). Bagniewski był jedną z najtęższych głów wśród szlachty Prus Królewskich. Należał do szlachty średniej, a talenty mimo braku majątku wyniosły go do godności senatorskiej: żadnego starostwa od królów saskich nie otrzymał. Był zaś to człowiek, który potrafił zapobiec zerwaniu sejmiku, przeprowadzając uchwałę zakazującą veta, był znakomitym administratorem, gorącym patriotą, który doskonale widział grożące od Prus niebezpieczeństwa (P. S. B., s. 217). Może to on był twórcą projektu z r. 1699?

Rafał Urban

BISKUPSTWO NA MIEDZY PAŃSTWOWEJ

Na marginesie książki B. Leśnodorskiego pt. „Dominium Warmińskie, 1243—1569".

Zaciekawiłem się, jako chłopski syn ziemi nysko - opolskiej, już od czasów młodości losami Ziemi Warmińskiej. Z dwóch przyczyn. Bo z jednej strony zaciekawił mię specyficzny, jak na polskie stosunki bardzo osobliwy rozwój elementu chłopskiego na Ziemi Warmińskiej, podobny do stosunków na (również biskupiej) Ziemi Nyskiej. Z drugiej zaś strony: niedorozwój czy już niedowład polityczny, gospodarczy, kulturalny elementu szlacheckiego w biskupim kraju, jak na polskie stosunki wprost anormalny.

Wynik pierwszej wojny światowej dodał dalszą jeszcze pubudkę do zaciekawienia się losem Warmii: że Ziemia Warmińska, tak samo jak Ziemia Opolska, dalej wytrwać musiała pod przemożnym wpływem „berlinizmu", tak że właśnie te dwa terytoria z wybitnie antyprusacką tradycją — bo od czasów przeciwreformacji arcykatolickie i jezuickie — najdłużej ze wszystkich ziem polskich zostały pod uciskiem żelaznej matrycy purytanizmu i racjonalizmu pruskiego, przez okres niemal dwóch wieków, pełnych przełomowych wydarzeń politycznych, kulturalnych, technicznych, społecznych, pełnych zwycięstw tego pruskiego purytanizmu - racjonalizmu od czasów „jaśnie oświeconego" absolutyzmu starego Fryca do zgoła już „frycowego" absolutyzmu krwawego Adolfa.

Jednak zdało mi się, że to paralelizm raczej zewnętrzny, bez zasadniczego znaczenia. Bo jest jedna wielka i decydująca różnica między Ziemią Warmińską i Ziemią Opolską: Opolszczyzna nie miała dotąd absolutnie żadnego znaczenia dla rozwoju polskiej kultury. Biskupstwo warmińskie zaś miało wprost zadziwiający wpływ na prądy kulturalne i religijne w polskiej Rzeczypospolitej.

Od biskupa Watzenrode przez Kopernika, Dantyszka, Giesego, Hozjusza, Kromera do Krasickiego: cała plejada *virorum illustrium*, biskupów i kanoników wysoko uczonych i politycznie bardzo aktywnych przy katedrze warmińskiej urzędowała. A co szczególnie zadziwia: wszyscy ci klerycy warmińscy reprezentują żywioł w polskiej kulturze skądinąd słabo rozwinięty, bo żywioł racjonalny, nie uczuciowy. Nie przypadkiem: bo wszyscy — z wyjątkiem Krasickiego — przyszli z warstwy mieszczańskiej, kupieckiej, wpółniemieckiego pochodzenia. Albowiem kapituła warmińska była dość długo domeną mieszczańskiej inteligencji, najprzód Prus Królewskich a potem od czasów Hozjusza — już całej Polski.

A teraz druga sprawa bardziej jeszcze zadziwiająca: biskupi warmińscy, synowie mieszczaństwa, racjonaliści czystej wody, stoją od początku po stronie przeciwreformacji, organizując w Braniewie duchowny poligon jezuityzmu, który zwycięskim przeciwuderzeniem całą Rzeczpospolitą, reformacją mocno już przesiąknioną, do rycerskiego, mistycznego mediewalizmu baskijskiego błędnego rycerza — inwalidy z Loyoli — nawróci. *Cum grano salis* można powiedzieć, że w decydującym okresie XVI wieku spór o kulturalną (i polityczną) przyszłość Polski został rozstrzygnięty na tym krótkim, 50 kilometrowym odcinku bałtyckiego wybrzeża między Braniewem i Królewcem: wprost homeryczną walką dwóch pras drukarskich: jezuickiej w Liceum Hosianum braniewskim i protestanckiej na zamku książęcym w Królewcu. Walkę tę o decydujący wpływ na duszę polską wygrała prasa drukarska walecznych synów św. Ignacego w Braniewie. Hohenzollernowski zamek w Królewcu zmuszony do wycofania się z tej walki, przeszedł w początku XVII wieku w obóz skrajnej, purytańskiej reformacji, w obóz kalwinizmu. A potem się już całkiem wycofnął nie tylko z walk religijnych i politycznych wewnętrzno - polskich, lecz z całej tej „katolickiej" Rzeczypospolitej. Więc walkę „religijną" o Polskę wygrały „Prusy Biskupie" biskupów warmińskich. Prusy Książęce zaś w dalszym ciągu wygrały walkę na skali europejskiej dla pruskiego purytanizmu. Wcale nie przypadkiem był pierwszym „generalguwernerem" tych nowych, już „berlińsko - kalwińskich" Prus polsko - litewski magnat - kalwin, Bogusław Radziwiłł.

Jedno mi było jasno, że reformacja polska miała swój ośrodek organizacyjny w Prusach Książęcych, w Królewcu. Przeciwreformacja zaś w Prusach Biskupich, w Braniewie.

Ale może to tylko moje chłopskie mniemanie o przebiegu dialektyczno - materialistycznego rozwoju dziejowego na tym bałtyckim wybrzeżu. Bo mało u mnie pozytywnej wiedzy o tych sprawach. Zdaje mi się, że tylko jedną treściwą książkę o Warmii czytałem, a to już dość dawno, mniej więcej 45 lat temu, jako młody uczeń, w bibliotece wuja kleryka: niemiecką pracę Engelbrechta o stosunkach agrarnych w biskupstwie warmińskim.

Więc bardzo się cieszyłem, gdy otrzymałem arcyciekawą pracę Bogusława Leśnodorskiego o tym arcyciekawym biskupstwie nadbałtyckim, pt. „Dominium Warmińskie 1243—1569" [1].

Autorowi chodzi o to, żeby wyjaśnić „z punktu widzenia prawnego głównie następujące zagadnienia: Czy Warmia rzeczywiście stanowiła lenne księstwo duchowne, jak to niejednokrotnie przyjmowano w naszej nauce i niemieckiej, a zatem: Czy biskupi warmińscy istotnie posiadali przypisywane im zwierzchnictwo terytorialne, tzn. pewną ograniczoną suwerenność, decydującą jednak o stosunkowo dużej niezależności i odrębności w stosunku do państwa polskiego i króla?". Prócz tego dla autora „ważny jest problem stosunku Warmii i jej władców duchownych do Prus Królewskich jako autonomicznej prowincji korony" i — na szarym już końcu — „zagadnienie podłoża społeczno - gospodarczego oraz polskiej myśli politycznej tych czasów i jej dziejowego znaczenia".

Jako chłop-niejurysta troszkę żałuję, że te ostatnie dla mnie najbardziej ciekawe sprawy społeczno - gospodarcze zostały troszkę po macoszemu traktowane.

[1] Wydawnictwo Instytutu Zachodniego, Poznań 1949.

Jednak ze skupieniem wszystko przeczytałem a zupełnie się przekonałem „z punktu widzenia prawnego" do końcowego wniosku uczonego autora, że: „Jakkolwiek zaś władztwo panów warmińskich miało wiele cech władztwa udzielnego w myśl zasad ustroju lennego, to jednak najpierw ustrój i polityka państwa krzyżackiego, potem zaś warunki polskie nie dopuściły do wykształcenia się na Warmii właściwego zwierzchnictwa terytorialnego biskupów".

Tak to wygląda ciekawa ta sprawa biskupio - książęca z punktu widzenia prawnego. Ale jak to z punktu widzenia faktycznego i praktycznego, tak np. z punktu widzenia chłopów biskupich?

Ja jako — częściowy — potomek chłopów pańszczyźniano - biskupich innego biskupiego księstwa, mianowicie nysko - wrocławskiego, byłem dotąd tego zdania, że ustrój polityczny i gospodarczy biskupstwa warmińskiego był czymś w rodzaju arcywzoru a b s o l u t y z m u t e o k r a t y c z n e g o ze wszelkimi dodatnimi i ujemnymi cechami tegoż w Europie dość rzadkiego ustroju.

Podług mego wyobrażenia, cała ta sprawa prusko - zakonna, biskupia i świecka mniej więcej tak się przedstawiała: państwo Zakonu Krzyżackiego — a w nim biskupstwo warmińskie — było jednym z nielicznych zarodków absolutyzmu w Europie. Absolutyzm, to znaczy dążenie do zjednoczenia wszelkiej władzy świeckiej i duchownej w ręku jednej organizacji centralistycznej i jeżeli to organizacja klerykalna, mamy do czynienia z absolutyzmem teokratycznym. Jeżeli zaś organizacja świecka, mamy do czynienia z absolutyzmem typu świeckiego.

Państwo Krzyżackie miało wszelkie cechy absolutyzmu teokratycznego: doskonałą organizację kościelną, wojskową i gospodarczo - rachunkową w ręku jednej, zakonnej biurokracji, stojącej pod rozkazem wodza wojskowego.

W dwóch biskupstwach zakonnych, sambijskim i pomezańskim, kapituły zostały inkorporowane do zakonu, biskup tam był równocześnie bratem zakonnym, pod bezpośrednim zwierzchnictwem wielkiego mistrza.

Ja zaś dotąd myślałem, że w biskupstwie warmińskim była już za czasów Zakonu taka sama organizacja, tylko że nie pod władzą wielkiego mistrza zakonnego, lecz pod władzą świeckiego biskupa. Dopiero z tej pracy L e ś n o d o r s k i e g o dowiedziałem się, że było zgoła inaczej.

W Warmii rządziła kapituła świecka, dość bogata, bo jedna trzecia dochodów biskupstwa należała do *„mensa fratrum"*. Biskup, także świecki kleryk, był wybierany przez kapitułę. Ale, chociaż „w Warmii inkorporacji nie było, mistrzom jednak udawało się wprowadzać i do tej kapituły ludzi wiernych im i oddanych, choć księży świeckich".

Ale *de jure* jednak biskupstwo warmińskie podlegało bezpośrednio Stolicy Apostolskiej i miało ustrój aż republikański. W skutku wyroku sądu polubownego w r. 1288 „kanonicy wszystkie dobra i posiadłości swej części mają posiadać i dzierżyć na tych samych wolnościach, pożytkach i władzy na jakich dzierży i posiada biskup swą część".

Jeżeli dodać do tego prawa stanu mieszczańskiego (jedno miasto, Braniewo, nawet do Hanzy należało) i prawa, choć nie bardzo licznej, szlachty, to trzeba się przyznać, że w tym biskupstwie warmińskim o absolutyzmie teokratycznym wcale nie można mówić, raczej już o republikaniźmie teokratycznym. Bo kapituła — niby senatorzy tejże republiki duchownej — wybierali sobie prezydenta-biskupa, który wcale nie mógł wprowadzać rządów absolutystycznych.

Bo już od samego założenia brakuje biskupom uprawnień i funkcji wojskowych i wojennych *(Militärhoheit)* jak i posiadania odrębnej monety *(Münzhoheit).* A to przecież dla absolutyzmu podstawowe warunki, „*conditiones sine qua non*".

Tak to wyglądała ta sprawa warmińska aż do czasów pokoju warmińskiego. Biskup warmiński, choć *de jure* podległy tylko Stolicy Apostolskiej, bardzo przecież dalekiej, a wtedy wcale nie tak potężnej, *de facto* jednak miał władzę bardzo ograniczoną przez pośrednie wpływy wielkiego mistrza, przez republikański ustrój swej kapituły, przez autonomiczne prawa miast i szlachty. Tylko nad pewną częścią chłopstwa poddanego miał władzę dość absolutną, bo nad chłopami dóbr biskupich. Mogło to być około 45% chłopów całego biskupstwa. Bo nie całych 12% należało do szlachty. Około 17% było wolnych chłopów na prawie chełmińskim. Pewna odsetka chłopów należała do miast. A z tych pozostałych należała jedna trzecia do kapituły „*mensa fratrum*". A trzeba dodać, że ci chłopi biskupi czasami dosyć byli czupurni, tak że nawet szarwarki odrabiać wprost odmawiali a z protestem do pruskiego „rijchtagu" się zwracali.

Na takich dość słabych nogach stała ta władza biskupia aż do inkorporacji ziemi warmińskiej w Rzeczpospolitą Polską. Kapituła i biskup bronili swej niezależności przeciw Koronie dosyć uparcie. Kapituła bardziej jeszcze i dłużej niż biskupi. Wybuchła nawet wojna między biskupstwem i Koroną, tak zwana „księża wojna". Dwór krakowski miał daleko sięgające zamiary. Chciał Warmię przemienić w biskupstwo królewskie, wsadzić w to bogate beneficium młodszego królewicza. Dwór królewski swego celu nie dosiągł. Kapituła i biskup uznali zwierzchnictwo Korony. Ale swoje stare prawa jednak mocno trzymali. Pomogła im przy tym Stolica Apostolska protokółem papieskiego legata Marka Barbaro z r. 1489, uznającym, że warmińska „*Ecclesia... exempta i sedi Apostolicae subiecta*". Bo biskupstwo warmińskie leżało na miedzy granicznej dwóch metropolii, gnieźnieńskiej i ryskiej, które obie nieraz wypowiedziały swoje pretensje wobec Warmii. Pomógł biskupstwu warmińskiemu drugi fakt, że leżało jeszcze na innej „miedzy", bo między Prusami Zakonnymi i Prusami Królewskimi. Część terytorium warmińskiego leżała w Prusach Królewskich, część w Prusach Zakonnych, później „Książęcych". Zdaje mi się, że *status* wyjątkowy biskupstwa warmińskiego, w porównaniu do biskupstw chełmińskiego, sambijskiego, pomezańskiego, przede wszystkim wynika z tego położenia na miedzy państwa polskiego i na miedzy kościelnej dwóch rywalizujących metropolii. Dogodna ta — bo jurydycznie nieokreślona — sytuacja została przez arcyprzebiegłą, przeważnie mieszczańską kapitułę fromborską wszelkimi chwytami wykorzystana. Biskupi v. Tungen i Watzenrode zostali wybrani i trzymali się przy władzy wbrew woli dworu krakowskiego. Ale już pod Watzenrodem, toruńskim patrycjuszem i wujem Kopernika, cała ta sprawa jakoś się zmieniła Bo biskup warmiński Łukasz Watzenrode, chociaż wybrany przez „autonomiczną" kapitułę przeciw woli krakowskiego dworu, został przez nowego króla Jana Olbrachta „za poparcie w elekcji" potwierdzony we wszystkich przywilejach autonomicznych, dopuszczony do łaski królewskiej jako jeden z najpierwszych doradców króla Olbrachta i jego następców a pierwszy dygnitarz w Prusach". On to stale reprezentował interesy (a to bardzo partykularystyczne interesy!) stanów pruskich na dworze

królewskim i w senacie koronnym, a znowu interesy króla w Prusach". A pewno, że przy tym najlepiej reprezentował swoje własne, biskupie, interesy. Od czasu złożenia przysięgi wierności przez biskupa Watzenrode w Toruniu w r. 1494 można mówić o biskupach warmińskich jako o „królewskich" biskupach. Bo od tego czasu datuje ścisły sojusz między biskupem (ale wcale nie biskupstwem) i dworem królewskim.

Samodzielność „republikańska" kapituły została coraz to bardziej ograniczona na korzyść króla i biskupa, najskuteczniej przez prezentację kanoników „królewskich".

Król Zygmunt miał już w Maurycym Ferberze „wiernego i oddanego dworowi senatora i doradcę". A bliższym jeszcze królowi był Jan Dantyszek, „mąż najuczeńszy, od samego prawie dzieciństwa wychowany na dworach królów i książąt... w y n a g r o d z o n y z a o d d a n e u s ł u g i t y m b i s k u p s t w e m". Bo Dantyszek (według słów posła kapituły warmińskiej Eustachego Knobelsdorfa) „zaledwo probostwo otrzymać mógł w Polsce; gdy należało udzielić nagrody za jego prace, wysłany został do Prus".

Tymi słowami warmińskiego kanonika Knobelsdorfa, broniącego w Krakowie zawzięcie i chytrze „pakta konwenta", tzn. przywileje kapituły, został jasno określony fakt nowy i decydujący, że „biskupstwo warmińskie... zapewniały królowi jedną z nielicznych.. możliwości wynagrodzenia synów mieszczańskich".

A z tej możliwości król chętnie korzystał, gdy „pomimo oporu i prostestów kapituły" (w r. 1551) przeprowadził skutecznie postulację Hozjusza. Przy wyborze następującego kandydata królewskiego, Marcina Kromera, już takich trudności ze strony kapituły nie było.

A tenże Kromer, biskup „królewski", słusznie już mógł napisać w swojej „Polonii": „Warmińskie właśnie biskupstwo nie ma się znajdować w żadnym województwie, w jednym zaś i niezmiennym obwodzie n a s p o s ó b k s i ę s t w a oznaczonymi granicami szczególnie jest zakreślone, z a m k i i m i a s t e c z k a p o s i a d a". Bo nawet „hanzeackie" przywileje miasta Braniewo były już za pomocą króla likwidowane, kapituła pokorna, szlachta bardzo już nieliczna i bez ambicji emancypacyjnych, chłopstwo całkiem poddane. Z czego ja prostym chłopskim sposobem wywnioskowałem, że za pomocą łaski królewskiej biskup warmiński został miniaturowym absolutnym władcą swego dominium.

Od czasów Kromera biskupstwo warmińskie było „*Ecclesia exempta*" nie tylko wobec Stolicy Apostolskiej, ale i wobec Korony Polskiej, nie tylko „*Dei i Apostolicae sedis gratia*" ale i „*Regis Poloniae gratia*". „Biskupstwo na miedzy" swoje dosiągło.

Tyle wyczytałem — częściowo może wbrew woli czy wiedzy autora — z tej ciekawej książki o warmińskim państwie.

Z trudnością się przez tę książkę przeczytałem. Ale jednak mi się ta lektura opłaciła. Bo teraz mi jasno, z jakich przyczyn pochodził ów zadziwiający *status exemptus* — tak kulturalny jak polityczny — tego przymorskiego biskupstwa.

Ale potęga tego biskupstwa wyrosła z gospodarczej korzeni, z pracy chłopskiej, przez biurokrację kurialną i kapituły świeckie zorganizowaną. Bliskość szlaku morskiego i targów zamorskich umożliwiła biskupom korzystny zbyt „nadwartości" chłopskiego znoju, a to bez pośrednictwa gdańskich maklerów. Biskup warmiński ze swego księstwa napewno dużo więcej wygospodarzył niż biskup krakowski ze swojego księstwa siewierskiego.

Ale o podłożu gospodarczym i społecznym dominium warmińskiego autor stanowczo zbyt mało

napisał. O podłożu kulturalnym i polskiej myśli politycznej tych czasów tyle co nic.

A być może, że podłoże kulturalne tego biskupiego państwa jeszcze bardziej ciekawe. Bo poprzez to dziwne księstwo przechodziła jeszcze trzecia miedza: ciekawa miedza wpływów kulturalnych (i językowych) Rzeszy Niemieckiej i Rzeczypospolitej Polskiej. Nie tylko mieszczanie Watzenrode, Kopernik, Dantyszek, Ferber, Giese, Hozjusz, Kromer na tej miedzy wyrośli. Nawet taki prapolski szlachcic Krasicki stworzył swoje majstersztuki jako wierny poddany i przyjaciel osobisty „jaśnie oświeconego" berlińskiego monarchy. Był poddany tego króla również, jak inni „wschodni Prusacy", jak protestancki pastor Donajlitys, ojciec literatury litewskiej, jak drugi protestancki pastor Herder, duchowny ojciec klasycznej i romantycznej literatury niemieckiej, europejskiej folklory i slawofilizmu.

Aby wyjaśnić sprawę prusactwa, trzeba wyjaśnić wszystkie aspekty tej sprawy: religijne, kulturalne, polityczne, gospodarcze. Trzeba przyznać, że od XVI wieku dwie formy prusactwa między sobą o Polskę walczyły: Prusactwo biskupie Dantyszka, Hozjusza, Kromera po stronie jezuickiego teokratycznego absolutyzmu, i prusactwo świeckie, protestanckie po stronie kalwińskiego absolutyzmu. Prusy biskupie wstąpiły do światowej literatury nie polskim i nie niemieckim, lecz łacińskim językiem, dziełami Kopernika, Dantyszka, Hozjusza, Kromera. Prusy protestanckie o dwa wieki później niemieckim językiem dziełami Herdera, Hamanna, Kanta, E. T. A. Hofmanna.

A rzecz najdziwniejsza: współczesny im polski klasyk Krasicki jest bardziej racjonalistyczny, w duchu bliższy racjonalizmowi jaśnie oświeconego króla pruskiego niż jego rowieśniki „prusacy" Herder i Hamann, których można nazywać pierwszymi romantykami, przeciwnikami racjonalizmu pruskiego. Jeden z przyjaciół mojej młodości, — umarł śmiercią bohaterską jako pruski wojak pod Verdunem w I wojnie światowej — z którym wspólnie K r a s i c k i e g o „Satyry" (z r. 1779) i H e r d e r a „Głosy ludów w pieśniach" (z r. 1778) czytałem, tak mi powiedział: „Aże mi wstyd, ale muszę się przyznać, że podług mego widzimisię ten Herder, kantorski syn i Prusak z Mrągowa, był dużo bliższy poezji ludu polskiego niż ów biskup szlachecki w pruskim Licbarku".

Powiedziałem wtedy: „Obaj byli buntownikami. Bo Krasicki buntował się przeciw polskiej tradycji barokowego mistycyzmu i gongoryzmu. A Herder buntował się przeciw pruskiej tradycji purytańskiego racjonalizmu. Każdy wielki pisarz jest wielkim buntownikiem i rewolucjonistą — w stosunku do środowiska, w którym się wychował. Trzeba uznać i Krasickiego i Herdera".

Bardzo osobliwa ta miedza nadbałtycka. A bardzo dziękuję autorowi „Dominium Warmińskiego", że mi troszkę więcej z przeszłości tej miedzy wyjaśnił, niż dotąd wiedziałem. Radzę i innym tę książkę uważnie przeczytać, bo się opłaci.

Bogusław Leśnodorski

W SPRAWIE ZIEM PRUSKICH I BISKUPSTWA WARMIŃSKIEGO

Autor historyczno-prawnego studium „Dominium Warmińskie" może tylko wyrazić szczerą satysfakcję z powodu ukazania się na łamach „JANTARA" wnikliwych spostrzeżeń „chłopskiego syna ziemi nysko-opolskiej", słusznie zainteresowanego „specyficznym, jak na polskie stosunki, bardzo osobliwym rozwojem elementu chłopskiego na Ziemi Warmińskiej" i „niedorozwojem... elementu szlacheckiego w biskupim kraju". Równie słusznie wspomina on o daleko idącym podobieństwie w układzie stosunków społeczno-gospodarczych, więc i sił społecznych w dwu biskupich ziemiach: warmińskiej i nyskiej na Śląsku. Równocześnie należy bez fałszywego wstydu podkreślić, iż gdyby „Dominium Warmińskie" było nie zupełnie inaczej, lecz nieco inaczej napisane, wówczas obraz rozwijających się w jego ramach stosunków byłby dla szerszego grona czytelników bardziej jasny. Układ tego studium wywołał u Autora artykułu o „Biskupstwie na miedzy państwowej" szereg wątpliwości, wywołał też pomyłki w rodzaju uwagi, że wszyscy biskupi warmińscy — z wyjątkiem Krasickiego — wyszli z warstwy mieszczańskiej; pomyłka ta została wywołana faktem, iż w „Dominium Warmińskim" został przedstawiony rozwój stosunków na Warmii tylko do r. 1569, niejako zaś na marginesie wspomniano o niektórych biskupach, „władcach" tej ziemi w czasach późniejszych, m. in. o Krasickim, z którego osobą wiąże się tradycyjne wspomnienie nie tylko o „księciu poetów" stanisławowskich, ale także o „księciu biskupie warmińskim".

Studium moje nosi charakter wyraźnie prawniczy. Postawiłem sobie bowiem jako problem zagadnienie prawnego położenia biskupstwa, o którym wspomina Ob. Rafał Urban. Usiłowałem dowieść, iż biskupstwo warmińskie nie stanowiło „księstwa" w znaczeniu prawno-publicznym, w znaczeniu więc przysługującej rzekomo biskupom warmińskim tak lub inaczej pojętej, bardziej lub mniej szeroko zakreślonej i rozbudowanej suwerenności, zwierzchnictwa terytorialnego. Usiłowałem wykazać, że były zresztą pewne dane po temu, były elementy obiektywne, były dążenia i aspiracje po stronie czynników rządzących na Warmii. Przysługiwało natomiast biskupom warmińskim daleko idące, stanowiące normę w swoim czasie zwierzchnictwo gruntowe w ramach należącej do nich domeny. Ten stan rzeczy znajduje swój wyraz m. in. w tytulaturze panów warmińskich. Są wszelkie dane po temu, iż nie było żadnego, formalnego nadania tamtejszym biskupom godności książęcej; deklaracja cesarza Karola IV z roku 1357, który swego dotychczasowego sekretarza i zausznika Henryka Soerbohma , spieszącego objąć stolicę biskupią w Lidzbarku określa mianem „*princeps et devotus noster dilectus*" służyła zapewne wsparciu go wobec Zakonu Krzyżackiego, który był mu przeciwny. O rzekomych związkach biskupstwa z Rzeszą miał świadczyć tenże tytuł, użyty przez cesarza Maksymiliana w r. 1492 w korespondencji z biskupem Łukaszem Watzenrode. Jeśli

zaś na stałe zaczęli używać biskupi warmińscy tytułu — zresztą nie „księcia warmińskiego", lecz „księcia Świętego Cesarstwa Rzymskiego" począwszy od Wacława Leszczyńskiego, więc od połowy XVII wieku, to wpłynęła na to zapewne i sama postać Leszczyńskiego, stronnika Habsburgów, zapatrzonego w płynące od nich wzory, jak i sytuacja związana z „potopem". Jest bardzo prawdopodobne, że tytułu tego zaczyna używać Wacław Leszczyński w tej chwili, gdy w czasie najazdu szwedzkiego szukał schronienia w Królewcu i gdy usilnie manewrował w ten sposób, by odeprzeć zarówno agresję i okupację Warmii przez Szwedów jak i zakusy elektora, który — jak wspomina ostatnio prof. K. Górski — żądał od niego i kanoników złożenia hołdu wierności. W każdym z tych przypadków tytuł książęcy odegrał swoją rolę polityczną, podkreślał znaczenie biskupów.

W swojej rozprawie starałem się wykazać błędność takiego stawiania sprawy prawno-politycznego położenia Warmii w jej części należącej do biskupa i kapituły, które pojawia się jeszcze ostatnio w cennym zresztą i bardzo interesującym, jeśli idzie o zawarty w nim materiał faktów politycznych, artykule K. Górskiego „Polityczna rola Warmii w Rzeczypospolitej 1466—1772" („Komunikaty" Stacji Nauk. Instytutu Zachodniego w Olsztynie, Instytutu Mazurskiego, 1949, nr 1—12). Prof. Górski pisze, że „Warmia znalazła się w pozycji osobliwej". I słusznie. Niesłusznie jednak, moim zdaniem, zaznacza, iż „pod rządami Zakonu... opierała się wszelkim próbom wcielenia kraju do państwa zakonnego" (str. 2). Przede wszystkim zachodzi tu sprzeczność pomiędzy początkiem zdania i jego końcem „Rządy Zakonu" oznaczają chyba istnienie jednego państwa Zakonu Krzyżackiego, ściślej jego systematyczną budowę przez Zakon wbrew m. in. pierwotnym intencjom Stolicy Apostolskiej. Natomiast należy odróżniać państwo krzyżackie od Zakonu jako instytucji kościelnej. W moim studium wystąpiłem również, jak już zaznaczyłem na wstępie, przeciwko określaniu Warmii w czasach późniejszych mianem „księstwa duchownego", ponieważ nie przeszła ona tego stopnia, który oddziela zwierzchnictwo gruntowe od terytorialnego, stanowiącego nie pewną „sumę uprawnień", lecz swoistą, odmienną od największej chociażby ilości owych uprawnień i elementów konstrukcję „jakościową".

Nie mniej — przyznaję tu rację Ob. Urbanowi — czytelnik studium poświęconego „Dominium Warmińskiemu" może spodziewać się, iż więcej się z niego dowie o strukturze społeczno-gospodarczej, która istniała w tej ziemi, i o ścierających się w tym kraiku prądach ideologicznych, o walce politycznej oraz zmaganiach się katolicyzmu jezuickiego z reformacją. Co prawda stojąc na stanowisku, iż norma prawna odpowiada formie społecznej, iż norma prawna jest nie tyle wyrazem postulatów na przyszłość, ile faktycznego układu społecznego, omówione przeze mnie powyżej zagadnienie prawne starałem się wytłumaczyć nie tylko w sposób formalny, m. in. przez odwołanie się do niewątpliwej zresztą praktyki notarialnej średniowiecza (idąc tutaj podobnym torem, jaki wytyczył prof. R. Taubenschlag), ale przede wszystkim przez wykazanie, w jaki to sposób stosunki prawno-polityczne na Warmii wiążą się najściślej z podłożem społeczno-gospodarczym. Niestety, starając się pisać możliwie najkrócej, w wielu przypadkach odwoływałem się jedynie do

literatury przedmiotu. Stąd braki w całkowitym przedstawieniu obrazu.

Autor artykułu o „Biskupstwie na miedzy państwowej" (pomijając niektóre drugorzędne dla właściwego zagadnienia nieścisłości) trafnie wskazuje na szczególne położenie Warmii — biskupstwa na miedzy państwowej, politycznej, kulturalno-religijnej. Z takiej roli tego kraiku zdawano sobie doskonale sprawę zarówno w państwie Jagiellonów i późniejszej Rzeczypospolitej, jak w Prusach Królewskich czy Zakonnych, później Książęcych, jak i w Brandenburgii, i co niemałe miało znaczenie — w samych posiadłościach biskupów i różnego pokroju kanoników warmińskich. Na uwydatnienie zasługuje też niewątpliwy związek, jaki zachodzi pomiędzy — ogólnie rzecz biorąc — całymi „Ziemiami Pruskimi", tzn. całym terytorium dawnego państwa Zakonu Krzyżowego. Prof. G ó r s k i akcentuje w ostatniej swojej rozprawie m. in. dwulicowość polityki biskupa Watzenrodego, którego obwinia wręcz o systematyczne knowania i zdradzieckie plany antypolskie (str. 5n). Sprawa wymaga gruntownego przebadania, o ile pozostałe w szczątkach materiały archiwalne na to pozwolą. Wydaje się jednak, iż doskonały znawca spraw pruskich i warmińskich, jakim jest wspomniany uczony, nie docenia w całej pełni zasadniczej łączności Ziem Pruskich, która się utrzymywała mimo takich lub innych podziałów politycznych, mimo dość sztucznego przecież w samym swoim założeniu podziału w traktacie toruńskim 1466 roku. Pomiędzy Prusami Królewskimi łącznie z Warmią i Zakonnymi, później Książęcymi, toczą się spory i walki, utrzymuje się jednak pewna swoista łączność, która utrudnia rygorystyczną ocenę działań polityków z terenu Prus Królewskich i Warmii wyłącznie z punktu widzenia państwowości polskiej.

Przy ocenie położenia Warmii biskupiej musi się też brać pod uawgę jej związek z Prusami Królewskimi, a zatem rozpatrywać także rozwój autonomii czy samorządu tej prowincji łącznie z Warmią jako pewnej wyodrębniającej się całości, które to zresztą formy nie były w swoim czasie czymś jedynym w ramach państw polskiego i litewskiego. Z tym zaś łączy się ciekawe i ważne zagadnienie separatyzmu prowincjonalnego, także nie stanowiącego w swoim czasie jakiegoś szczególnego *novum*.

Nie jest tu miejsce po temu, by omawiać wszystkie zagadnienia poruszone w artykule Ob. U r b a n a. Jeśli wolno zaostrzyć jego ciekawość i odwołać się do cierpliwości Czytelników „J A N T A R A", to pragnę zaznaczyć, iż te i podobne zagadnienia są obecnie opracowywane przez autorów (m. in. podpisanego) zbiorowej monografii, poświęconej Warmii i Mazurom oraz Powiślu malborskiemu, której wydanie w cyklu monografii opisujących Ziemie Zachodnie podjął Instytut Zachodni. Książka ta powinna się ukazać w druku w połowie roku 1950.

Natomiast w zgodzie z Szanownym Korespondentem „JANTA-RA" chciałbym jeszcze raz (w stosunku do mojego studium) podkreślić, jak bardzo chłopskim krajem była Warmia; po wstępnym okresie zagospodarowywania posiadłości biskupa i kapituły, leżące w nich miasta, także Braniewo, choć należało do Hanzy, nie miały takich jak poprzednio możliwości rozwoju, pomimo też nadań na prawie lennym szeregu dóbr w wieku XVI i w czasach późniejszych na rzecz szlachty i mieszczan (zob. artykuł na ten temat G. M a t e r n a *Ermländische Güter und Vasalen im 16. Jht.*,

Z. E. t. XXVII, 1939, str. 178 nn), olbrzymia większość gruntów należała albo do wolnych chłopów (posiadających, co jest znamienną cechą tego rodzaju stosunków, pewne prawa polityczne), albo do biskupa i kapituły, rozdających ziemie reszcie chłopów na warunkach poddaństwa. Ten chłopski charakter utrzymała ziemia warmińska do ostatnich czasów panowania niemieckiego w wieku XIX i XX. Tym się wyróżniała od reszty tzw. Prus Wschodnich. W powiecie więc olsztyńskim okrągło 1/3 rolniczo wyzyskanych gruntów należała ostatnio do posiadaczy małych gospodarstw (od 5 do 20 ha), następna 1/3 do większych gospodarstw chłopskich (od 20 do 100 ha), okrągło 1/10 do rzemieślników itp. (gosp. poniżej 5 ha), zaledwie 1/5 do wielkich właścicieli ziemskich (powyżej 100 ha). W powiecie reszelskim małorolni chłopi posiadali ¼ gruntów, średniorolni prawie połowę (46%), rzemieślnicy itp. 7%, wielcy właściciele około 1/5 (22%). W powiecie lidzbarskim udział małorolnych wynosi 25%, średniorolnych — przekracza połowę (57%), dobra ziemskie obejmują zaledwie 12% ziemi uprawnej. W powiecie braniewskim dobra ziemskie obejmują jeszcze mniej, bo 10% posiadłości. W całej prowincji b. Prus Wschodnich posiadłości junkrów sięgały 4/5 rolniczo wyzyskanych gruntów; w północnej Warmii, powtórzmy, obejmowały zaledwie 10—12% ziemi, w południowej 21%. (Obok prac Engelbrechta i Poschmanna zob. ostatnio A. Broscha, *Die Erml. Landwirtschaft zur Zeit Friedrichs d. Gr. bis zur Gegenwart*, Jhb. der Ges. für Gesch. u. Lit. der Land. XXXVI, 1937, Heft 4, XXXVII, Heft. 1).

W czasach przed pierwszym rozbiorem Polski ten stan rzeczy, przy istotnym niedorozwoju warstwy szlacheckiej na Warmii, jak i w związku z faktem, że dobra ziemskie otrzymywały w wielu przypadkach elementy przepływowe, nie utrwalające się na Warmii, wpływał trwale na wzmocnienie pozycji wielkiego i zasadniczego właściciela ziemi, jakim był biskup warmiński.

Ale jeśli już mowa o „wielkim właścicielu ziemi" i stosunkach wytwórczych, to właśnie w tym fakcie struktury gospodarczej, panującej na Warmii, dopatrywać się należy głównego czynnika, który wpływał z kolei na stanowisko biskupów warmińskich w ramach Prus Królewskich i całych Ziem Pruskich, jak i w Koronie, więc późniejszej Rzeczypospolitej szlacheckiej. Stajemy zresztą wobec zagadnienia, które przedstawia się tutaj nie inaczej niż w innych krajach, nie inaczej też niż w ziemiach innych prowincyj dawnego państwa polskiego i litewskiego. Stajemy wobec zagadnienia feodalizmu w Polsce.

Biskupstwo warmińskie było zamożne i bogate, choć uległo zniszczeniu w parokrotnych wojnach. Stosownie do panujących w Prusach Królewskich stosunków mogło być z początku nadawane synom mieszczańskim. W późniejszych czasach od końca XVI wieku dostaje się już tylko przedstawicielom możnych rodów polskich, jak powszechnie bywało w Polsce i Litwie. Ale też „państwo warmińskie" w znaczeniu kompleksu dóbr — przy częściowo tylko złączonej z nim nadbudowie naśladowanego u książąt Rzeszy zwierzchnictwa terytorialnego — nie stanowiło czegoś zasadniczo, nie w szczegółach, odmiennego od innych „państewek" magnatów polskich, świeckich i duchownych. Pod względem organizacji produkcji dawne państwo, dawna Rzeczpospolita przedstawiała się przecież jako olbrzymie zbiorowisko gospodarstw

prywatnych, opartych na własności ziemi lub na dożywotnim użytkowaniu dóbr duchownych i królewszczyzn. Gospodarstwa te były różnego rodzaju i wielkości, od ogromnych latyfundiów pańskich, obejmujących dziesiątki miast i setki wsi, do kilkunastomorgowych gospodarstw szlachty zaściankowej. Ale też, podkreśla to np. prof. Fr. Bujak, „znaczenie gospodarcze latyfundiów wyraża się pośrednio w ich znaczeniu politycznym. Latyfundia są przede wszystkim potęgami politycznymi wskutek uzależnienia od ich właścicieli wielkiej ilości ludzi ze stanu szlacheckiego" w rozmaitej postaci, a tym bardziej, dodajmy, spośród innych grup klasowych. Wielcy właściciele są zarazem starostami i senatorami, tudzież szefami wojsk. „Rzeczpospolita przedstawiała się właściwie jako grupa kilkuset panów, otoczonych setkami, a nawet tysiącami klientów..." (*Siły gospodarcze.* w pracy zbior. *Przyczyny upadku Polski.* 1917, str. 83 nn.).

W tym systemie, w ramach pogłębiających się w Polsce procesów feodalizacyjnych w czasach nowożytnych, znajduje swe pierwsze uzasadnienie rola panów warmińskich. Nie umniejsza to zresztą faktu, iż niemałe znaczenie miało także samo geograficzne położenie tego kraju chłopów i duchownych feodałów, które w zawikłanym splocie różnych dążeń politycznych i zmagań ideologicznych uwydatniało się wciąż w sposób wielce znamienny.

Maria Boduszyńska

MONOGRAFIA BAŁTYKU

Wstęp

W grudniu ub. r. odbyło się posiedzenie Studium Geograficzno-Społecznego Instytutu Bałtyckiego, na którego porządku dziennym figurowała m. in. sprawa projektowanego wydawnictwa p. n. „Monografia Bałtyku". Dr. W. Okołowicz z Torunia przedstawił konferencji opracowany przez siebie projekt, który stał się przedmiotem dość rozległej dyskusji uczestników posiedzenia.

Projekt dr. Okołowicza spotkał się z licznymi zastrzeżeniami uczestników dyskusji. Jednakowoż w toku posiedzenia nie powstała, gdyż z natury rzeczy w tej drodze powstać nie mogła, nowa pełna koncepcja. Sprawa pozostaje otwarta. Wydaje się rzeczą celową dla dalszych rozważań podanie układu tematycznego projektowanej „Monografii Bałtyku" w redakcji dr. Okołowicza[1].

I tom —

Zagadnienia fizjograficzne:

1. GEOLOGIA —
   a) Budowa geologiczna „obszaru" bałtyckiego (niecki i obszarów przyległych),
   b) Dzieje geologiczne Bałtyku (powstanie niecki bałtyckiej)
2. MORFOLOGIA —
   a) Zarys morfologii obszarów nadbałtyckich

[1] Dr W. Okołowicz: Projekt Monografii Bałtyku, zał. 2 do Protokółu posiedzenia Studium Geograficzno-Gospodarczego Instytutu Bałtyckiego z dnia 18 grudnia 1948 r.

b) Morfologia wybrzeży Bałtyku (ich typy)
c) Batymetria niecki (i wyspy)

3. KLIMAT —
a) Stosunki klimatyczne obszaru bałtyckiego
b) Klimat krajów nadbałtyckich
c) Klimat Bałtyku — jego wpływ na obszary przyległe

4. HYDROGRAFIA —
a) Charakterystyka hydrograficzna zlewni M. Bałtyckiego
b) Hydrografia Bałtyku (termika, zasolenie, zjaw. lodowe itp.)

5. FLORA I FAUNA — (ogólna charakterystyka flory i fauny obszaru bałtyckiego — w krótkim zarysie)
a) Flora i fauna krajów nadbałtyckich (rozmieszczenie zesp.)
b) Flora i fauna Bałtyku

6. BOGACTWA NATURALNE (krajów nadbałtyckich)
a) Źródła energetyczne
b) Bogactwa mineralne
c) Bogactwa roślinne i zwierzęce (oraz rybne Bałtyku)
d) Gleby

7. Syntetyczny opis fizjograficzny „regionu bałtyckiego" — z wyodrębnieniem podregionów fizjograficznych.

II tom —

Zagadnienia antropogeograficzne:

1. DEMOGRAFIA (stosunki demograficzne krajów nadbałtyckich)
a) Wielkość i rozmieszczenie zaludnienia (ludn. wiejska i miejska)
b) Struktura zawodowa (ze szczególnym uwzględnieniem zawodów morskich)
c) Zagadnienia socjalne
d) Struktura demograficzna wybrzeży (miast i portów)

2. PRODUKCJA ROŚLINNA, ZWIERZĘCA, RYBOŁÓWSTWO
a) Rolnictwo krajów nadbałtyckich
b) Hodowla
c) Leśnictwo
d) Rybołówstwo

3. PRODUKCJA GÓRNICZA I MINERALNA
a) Górnictwo (węgiel, rudy itp.)
b) Materiały budowlane
c) Inne

4. PRZEMYSŁ I RZEMIOSŁO
a) Przemysł oparty na surowcach roślinnych i zwierzęcych (przemysł rybny) — spożywczy i inny: oparty na surowcach miejscowych (bałtyckich); oparty na surowcach importowanych
b) Przemysł oparty na surowcach mineralnych
c) Przemysł metalowy ciężki (w tym hutnictwo)
— lekki
— precyzyjny
d) Przemysł „morski
— ciężki (stocznie, budowa maszyn)
— lekki i precyzyjny (aparaty nawigacyjne)
— rybacki (stocznie ryb., prod. sieci itp.)

5. KOMUNIKACJA (techniczna charakterystyka warunków komunikacyjnych)
A. Lądowa —
a) Kolejnictwo
b) Wodno-śródlądowa
c) Inna
B. Morska —
a) Porty (warunki nawigacyjne, obsługa techn. itp.)
b) Ogólne warunki nawigacyjne, techniczna obsługa żeglugi, „dróg" morskich, latarnictwo morskie, obstawienie mielizn i in. przeszkód, służba ratownicza itp.
c) Flota handlowa krajów nadbałtyckich

6. WYMIANA TOWARÓW (handel) I USŁUG
A. Wymiana handlowa krajów nadbałtyckich (ogólna)

B. Handel morski krajów nadbałtyckich, z podkreśleniem roli poszczególnych krajów jako eksporterów i importerów zarówno surowców jak przetworów i wyrobów przemysłowych
   a) Handel bałtycki „wewnętrzny" (współpraca handlowa)
   b) Handel „zewnętrzny" (pozabałtycki), jego zasięg i charakter — współzawodnictwo handlowe
   c) Tranzyt „morski" (strefy wolnocłowe) i lądowo-morski
   d) Obroty portowe, ruch statków, specjalizacja portów, ich sprawność i na tym tle...
   e) Ruch pasażerski
   f) Regularne linie okrętowe wewnątrz-bałtyckie i zewnętrzne

C. Bardziej szczegółowa charakterystyka wybranych ważniejszych portów - miast, jako jednostek (w ujęciu monograficznym), z podkreśleniem różnych funkcyj miasta i portu

7. TURYSTYKA I SPORT (morski) — Nadbałtyckie miejscowości kuracyjne i letniskowe, szkolnictwo morskie i in.
8. BAŁTYCKI REGION GEOGRAFICZNO-GOSPODARCZY (jako region „złożony") — jego funkcja gospodarcza i stosunek do świata, z wyodrębnieniem podregionów i ich roli gospodarczej (wymiana wewnętrzna), związki naturalne i przypadkowe.

Tematyka „Monografii"

Jeżeli, nie licząc się pedantycznie z treścią narzuconą brzmieniem tytułu, z góry odrzucimy z naszych rozważań zagadnienia oceanografii, to będziemy mieli do wyboru tylko dwa możliwe zakresy terenowe owej „Monografii Bałtyku". Pierwszy — węższy — to morze i jego wybrzeża oraz nieco dalej w głąb sięgający pas ziem nadbałtyckich, oczywiście — nie tylko polskich, lecz ogólnie — nadbałtyckich. Ta koncepcja jest znacznie węższa od projektowanej przez prof. dr Okołowicza, jednak miała ona zwolenników na wspomnianej konferencji z końca r. 1948.

Druga koncepcja — szersza i w zasadzie raczej odpowiadająca projektowi dr Okołowicza, — to objęcie zakresem projektowanego wydawnictwa Bałtyku oraz całego zespołu krajów nadbałtyckich, a na dalszym planie również innych krajów środkowej i wschodniej Europy o tyle, o ile ujawniają one związki z Bałtykiem.

Ustalenie takiego czy innego zasięgu terytorialnego tematu nie wyczerpuje sprawy. Można opowiedzieć się za pierwszą lub drugą koncepcją, w zależności od tego, jaką więź terytorialną uznamy za najbardziej istotną dla naszych zainteresowań i dla naszego celu.

Wydaje się nie ulegać wątpliwości, że Instytut Bałtycki, od pewnego czasu skupiający swe zainteresowania przede wszystkim na problematyce gospodarstwa morskiego, w szczególności transportu morskiego, za najistotniejszą dla swych zainteresowań więź terytorialną musi uważać związki gospodarcze, zwłaszcza znajdujące naturalny wyraz w problemach komunikacyjno-transportowych. Dlatego właśnie ograniczenie terytorialnego zasięgu tematyki „Monografii Bałtyku" do pierścienia ziem nadmorskich nie może być uznane przez Instytut za celowe. Nieporozumienie wyrażające się w takim właśnie zacieśniającym pojmowaniu zasięgu „Monografii" przez niektórych uczestników konferencji miało zapewne źródło w ich konkretnych i aktualnych zapotrzebowaniach w skali potrzeb regionalnych.

W koncepcji dr Okołowicza charakter owej więzi gospodarczej, łączącej w jedno region bałtycki w szerokim jego rozumieniu, nie występuje dostatecznie wyraźnie. Istotne zainteresowania Instytutu Bałtyckiego pod tym względem znalazły bardziej precyzyjny wyraz w wypowiedziach niektórych dyskutantów, przede wszystkim zaś prof. Gallona[2]. Ten ostatni stwierdził m. in., że moment transportu jest istotnym elementem, wiążącym całość zagadnień „Monografii". Nie chodzi w niej o zakreślenie granic i charakterystykę regionów naturalnych, lecz o pewną całość gospodarczą. Posługując się konstrukcją dwóch zapleczy, związanych punktami przeładunku, należy — według prof. Gallona — opracować szlaki komunikacyjne na tle ich zapleczy.

Jeszcze plastyczniej formułuje tę koncepcję prof. Czekalski, wyodrębniając pięć momentów terytorialnych i tematycznych zarazem: 1. zaplecze polskie (rozszerzone przez kraje naddunajskie), 2. linia styku naszego zaplecza z morzem (wybrzeże, porty), 3. morze jako środowisko (transportu), 4. linia styku morza z obcym zapleczem, 5. obce zaplecza.

Prof. Czekalski wyobraża sobie projektowaną „Monografię Bałtyku" jako przedstawienie człowieka (elementu pracy) na tle przeszłości i teraźniejszości. W związku z tym każdy z organizmów gospodarczo - politycznych objętych powyższym pięciopunktowym schematem winien być rozważany z punktu widzenia demografii gospodarczej, rozmieszczenia produkcji i surowców, handlu wewnętrznego i zewnętrznego, wreszcie z punktu widzenia stopy życiowej obywateli i struktury kulturowej.

Dyskusja, jaka wywiązała się w czasie konferencji na temat regionów naturalnych lub regionów gospodarczych jako instrumentu, a zarazem postulowanego wyniku prac zawartych w „Monografii", ujawniła pewien brak wiary z jednej strony we właściwość pewnych wybranych kryteriów przyjmowanych dla wyznaczania granic regionów naturalnych, z drugiej strony — w celowość (z punktu widzenia wydawnictwa) wyodrębniania regionów na tej zasadzie. Niewątpliwie dały się wyczuć również pewne obawy co do właściwości wyboru kryteriów służących wyodrębnieniu regionów gospodarczych w różnej skali, jednakowoż celowość wyznaczenia tych właśnie regionów nie budziła wątpliwości. Wydaje się, że teoretycznie konwencjonalne, lecz w praktyce ważkie kryterium granic politycznych w żadnym wypadku nie może być pominięte, chociaż obok tego winny znaleźć zastosowanie również inne kryteria w skali zarówno węższej, jak i szerszej niż skala państwowa, m. in. kryterium powiązań komunikacyjno - transportowych.

Rzecz jasna, że operowanie konstrukcją regionów gospodarczych oraz szczególnie silne akcentowanie powiązań komunikacyjno-transportowych nie tylko nie wyklucza, lecz bezwzględnie postuluje uwzględnienie solidnej podbudowy w zakresie fizjografii, geografii historycznej i nauk społecznych. Przy realizacji omawianego tutaj projektu wydawniczego nie należało by jednak tracić z oczu scharakteryzowanej wyżej hierarchii zagadnień.

Przeznaczenie „Monografii"

Jednym z charakterystycznych nieporozumień zeszłorocznej konferencji było nieporozumienie do-

[2] Na podstawie Protokółu posiedzenia Studium Geograficzno-Gospodarczego Instytutu Bałtyckiego z dnia 18 grudnia 1948 r.

tyczące przeznaczenia projektowanej „Monografii Bałtyku". Stąd płynęły główne rozbieżności zdań w sprawie zasięgu tematycznego, przede wszystkim zaś w sprawie poziomu i konstrukcji dzieła. Niektórzy uczestnicy konferencji, w pierwszym rzędzie zaś sam referent projektu, przewidywali dwie równorzędne kategorie odbiorców tego wydawnictwa: z jednej strony nauczycieli oraz szkoły w ogólności, z drugiej zaś — „koła specjalistów różnych dziedzin" [3], którzy korzystaliby z „Monografii Bałtyku", jako z podstawowego materiału dla dalszych prac specjalnych.

U samego korzenia tej koncepcji tkwi poważna sprzeczność. To, co ma być „wkładem w podwaliny wychowania morskiego polskiego społeczeństwa", co ma „przyczynić się do wprowadzenia w myśl społeczną myślenia kategoriami morskimi, a więc i do zerwania z rozpowszechnionym jeszcze romantyzmem morskim" [4], nie może stanowić zarazem dostatecznej podstawy dla analitycznych studiów specjalistów.

Między wierszami niektórych przemówień dyskusyjnych przewijała się również koncepcja zupełnie określonej i niemal natychmiastowej użyteczności praktycznej projektowanej „Monografii", jako bezpośredniej podstawy materiałowej dla planowania przestrzennego polskich obszarów nadmorskich. Jak wspomniano wyżej, taką koncepcję należało by uważać raczej za wyraz pewnych konkretnych potrzeb partykularnych, zasadniczo niewspółmiernych z naturalnym zasięgiem tematycznym wydawnictwa.

Zdaje się, iż scharakteryzowane wyżej rozmiary tego zasięgu, odzwierciadlające trafnie globalny zakres głównych zainteresowań Instytutu Bałtyckiego, przemawiają same przez się przeciwko przeznaczaniu projektowanej „Monografii Bałtyku" dla kół specjalistów. Taka koncepcja byłaby realna wtedy, gdyby Instytutowi Bałtyckiemu przyświecała myśl o wydawnictwie wielotomowym, nad którym praca trwałaby długie lata. Takich zamierzeń Instytut obecnie nie ma, a jedno czy dwutomowe wydawnictwo o tak szerokim zakresie tematycznym nie może w żadnym razie zadośćuczynić wymaganiom, jakie należało by stawiać z punktu widzenia czytelnika - specjalisty.

Wydaje się zatem nie ulegać wątpliwości, że „Monografia Bałtyku" ma być czytana przez nauczycieli, przez uczniów starszych klas, studentów, przede wszystkim zaś — jak mówi dr O k o ł o w i c z — przez „każdego obywatela, który z tytułu zajmowanego stanowiska czy wybranego zawodu ma jakiś związek ze sprawami morskimi" [5].

Poziom każdego wydawnictwa, w sensie sposobu opracowania objętych nim zagadnień oraz sposobu podania ich czytelnikowi, winien odpowiadać poziomowi przewidywanego odbiorcy. Dlatego dużą wagę ma poruszone przez prof. C z e k a l s k i e g o, poparte przez prof. S t a s z e w s k i e g o, zagadnienie koniecznego rozróżnienia między rocznikiem statystycznym a monografią. Prof. C z e k a l s k i ostrzega przed upodobnieniem projektowanej „Monografii Bałtyku" do rocznika statystycznego, w którym zresztą skłonny jest upatrywać stadium wstępne do opracowania monografii. Z punktu widzenia sprecyzowanych wyżej zadań „Monografii", ostrzeżenie to jest bardzo słuszne i istotne. Przeładowanie materiałem statystycznym musiałoby wpłynąć na specyficzny

[3] Tamże, zał. 2.
[4] Tamże, zał. 2.
[5] Tamże, zał. 2.

układ dzieła i niewątpliwie postawiłoby pod znakiem zapytania celowość tej pracy. Nawiasem zauważymy, że wstępne opracowanie rocznika statystycznego wydaje się warunkiem wprawdzie bardzo pożądanym, ale nie koniecznym; odpowiedni poziom prac redakcyjnych mógłby zapobiec ujemnym skutkom posługiwania się przez autorów poszczególnych działów różnymi źródłami statystycznymi.

Układ projektowany przez dr Okołowicza nie przesądza wprawdzie o „rocznikowym" charakterze wydawnictwa, wydaje się jednak, że niedostatecznie zabezpiecza przed stoczeniem się w tym właśnie niepożądanym kierunku. Zbyt mało dostrzegamy w tym układzie elementów selekcji i hierarchizowania według potrzeb jakiejś wyraźnie zarysowanej linii przewodniej, czy też koncepcji ogniskowej. Dwudzielna koncepcja dr Okołowicza może stanowić pokusę do katalogowego, statycznego opracowania zwłaszcza niektórych spośród wytypowanych zagadnień.

Mocna koncepcja programowa, uwzględniająca w pełni wychowawcze zadania „Monografii Bałtyku", wydaje się niezbędnym warunkiem i rękojmią znalezienia właściwego ujęcia poszczególnych opracowań składowych.

Konstrukcja „Monografii"

Ta sprawa wiąże się już ściśle z konstrukcją dzieła, której konsekwencje w odniesieniu do czytelnika mają charakter bynajmniej nie tylko formalny. Konstrukcja każdej pracy naukowej (tym więcej — popularno - naukowej!) jest odbiciem pewnej zasadniczej postawy autora, pewnego (indywidualnego, czy zbiorowego) światopoglądu. Konstrukcja dzieła sama w sobie jest zarazem przekaźnikiem kształtującego ją światopoglądu na czytelnika. Niezależnie więc od uwarunkowanych przez nią walorów formalno - wychowawczych (przejrzystość, łatwość, atrakcyjność), konstrukcja projektowanej „Monografii Bałtyku" stanowi istotne zagadnienie merytoryczne.

Traktując projektowane wydawnictwo jako dzieło o charakterze wybitnie syntetycznym, trudno oprzeć się przekonaniu, że zasugerowane przez prof. Czekalskiego ujęcie monistyczne („człowiek na tle..."), charakterystyczne dla kategorii myślenia materializmu dialektycznego, byłoby tu najwłaściwsze. Takie podejście do tematu znalazłoby wyraz konstrukcyjny w wydawnictwie raczej jednotomowym (jeśli tom ma symbolizować odrębną jednostkę treściową, w sensie projektu dr Okołowicza), w którym dynamicznie i porównawczo potraktowane różne dziedziny działalności gospodarującego człowieka byłyby dostatecznie wyjaśnione (uwarunkowane) różnorodnymi elementami naturalnymi. Przewidywany czytelnik „Monografii Bałtyku" tego właśnie będzie od niej oczekiwał i potrzebował.

Powracając do projektu dr Okołowicza, sądzę, iż wskazane byłoby zmodyfikowanie proponowanej przez niego konstrukcji w sensie — z grubsza biorąc — organicznego wtopienia treści tomu pierwszego w tom drugi. Nie oznacza to braku jakichkolwiek zastrzeżeń w stosunku do układu tomu drugiego, m. in. odnośnie hierarchii i kolejności objętych nim tematów, wydaje się jednak, że z chwilą uznania zasadniczej monistycznej i dynamicznej koncepcji konstrukcyjnej — te zagadnienia będą miały znaczenie już raczej drugorzędne.

Polska nauka geograficzna, podobnie zresztą jak historyczna, dopracowuje się z niemałym i całkowicie zrozumiałym trudem do stanowiska rewizjonistycznego w stosunku do uświęconych tradycją tendencyj izolacjonistycznych w

nauce. Usiłowania w tym kierunku mnożą się, jak to wykazała m. in. właśnie wspomniana konferencja Instytutu Bałtyckiego. Granice między geografią fizyczną i geografią gospodarczą jako niezależnymi i „samowystarczalnymi" działami nauki zaczynają się zacierać; podstawowe, lecz zarazem w pewnym sensie „służebne" (przedmiotowe) stanowisko pierwszéj wobec drugiej wynika konsekwentnie z zasad materializmu dialektycznego i zdaje się zyskiwać coraz szersze zrozumienie.

W czasopiśmie radzieckim „Geografia w Szkole"[6] J. Sauškin, autor artykułu na temat niektórych zagadnień wzajemnego oddziaływania społeczeństwa i środowiska geograficznego odnośnie szkolnych wykładów geografii, daje wyraz scharakteryzowanemu wyżej stanowisku stwierdzając, że „geograf powinien na początku dać gospodarczą ocenę przyrody, analizując wpływ poszczególnych elementów przyrody i przyrodniczego kompleksu (środowiska geograficznego) jako całości na rozwój społeczeństwa, a następnie poszczególne elementy materialnego życia społeczeństwa (zaludnienie, produkcja żywności, odzieży, mieszkań, narzędzi produkcji, przyzwyczajenia w pracy itd.)". Tenże autor cytuje w związku ze swym stanowiskiem m. in. słowa Turgeneva: „Przyroda — to warsztat, a człowiek w niej — to robotnik".

Na zakończenie uwag dotyczących konstrukcji projektowanej „Monografii Bałtyku" wypada dodać, że cennym uzupełnieniem w ten sposób pod względem poziomu i konstrukcji pomyślanego dzieła byłby aneks, zawierający porównawczo i rozwojowo opracowany materiał kartograficzny, wykresowy i w pewnej mierze tabelaryczny, ilustrujący węzłowe zagadnienia tej pracy. Zgodnie z tym, co powiedziano wyżej, szczególne uwzględnienie powinno znaleźć w tym aneksie zagadnienie więzi komunikacyjno - transportowej, łączącej kraje nadbałtyckie poprzez Bałtyk między sobą w jeden złożony region gospodarczy, oraz wiążącej ten region z gospodarstwem światowym. Zagadnienie komplementarności wewnętrznej gospodarczego regionu bałtyckiego mogłoby również znaleźć plastyczny wyraz w tej części pracy, poza tekstem. Zgodnie z sugestiami uczestników konferencji, niezmiernie celowe byłoby opracowanie materiału kartograficznego metodą kolejnych przybliżeń tematycznych.

Konieczność bogatego i starannego doboru ilustracyj nie wymaga uzasadnienia, wobec wiadomego przeznączenia projektowanej „Monografii Bałtyku".

Wincenty Okołowicz

UWAGI O PROJEKCIE MONOGRAFII BAŁTYKU

W związku z artykułem dr M. Boduszyńskiej pt. „Monografia Bałtyku", nasuwają mi się liczne uwagi. Zaznaczę na wstępie, iż przystępując swego czasu do opracowania projektu „Monografii Bałtyku" (zakresu tematyki), uczyniłem to na propozycję Instytutu Bałtyckiego. Przy tym „zakres tematyki" był kilkakrotnie przedyskutowany w Instytucie, celem dostosowania projektu do

[6] Nr 2 z r. 1949, str. 39—48. Wolny przekład.

zainteresowań Instytutu Bałtyckiego, które, jak wynikało z rozmów, ogniskując się głównie na sprawach „ekonomiki morskiej", muszą jednak często szukać szerszego oparcia o podstawy fizjograficzne. W myśl tych wskazówek powstała też koncepcja wydawnictwa dwutomowego z podziałem ogólnym na zagadnienia geograficzno-fizyczne (fizjograficzne) — tom I., i geograficzno-gospodarcze — tom II., tak właśnie, jak w przedstawionym (w grudniu 1948 r.) projekcie. Podział na dwa tomy był uzasadniony przede wszystkim rozmiarem projektowanego dzieła oraz dość szerokim potraktowaniem zagadnień fizjograficznych, co nie było w tym okresie wstępnym ani razu kwestionowane przez mych zleceniodawców [1]. Należy podkreślić, że część fizjograficzna monografii rozumiana była właśnie jako podbudowa zjawisk gospodarczych, co wyrażono wyraźnie w omówieniu do „Projektu Monografii" [2] i co znalazło swój wyraz m. in. w tym, że wyodrębniono jeden z końcowych rozdziałów (6-ty) pt. „Bogactwa naturalne", zamiast rozsiać jego treść w tematyce rozdziałów poprzednich (np. bogactwa mineralne w „budowie geologicznej", itp.). To bynajmniej nie wyklucza, a może wprost sprzyjać treściowemu powiązaniu poszczególnych części monografii (chyba że się przyjmie, iż autorzy będą celowo tego unikać).

Sam fakt podziału na części całej monografii (tomy, itp.), stosowany powszechnie w podobnych wydawnictwach ze względów praktycznych (poszczególne działy w opracowaniu różnych specjalistów), nie może być w żadnym razie (wykluczając tendencyjne podejście) traktowany jako intencja oderwania poszczególnych zagadnień od całości, co również znalazło swego rodzaju „zabezpieczenie" w omówieniu do projektu monografii. Znajdujemy je w propozycji zespołowego (w pewnym stopniu) opracowania i wymiany myśli — odnośnie każdej z poszczególnych części monografii, gdy się one znajdą na „warsztacie". Wyraziłem to w następujących słowach: „Bodaj wszystkie wymienione zagadnienia są ze sobą powiązane pośrednio lub bezpośrednio... Nasuwa to myśl wzajemnej wymiany opinii i poglądów pomiędzy autorami poszczególnych działów, konieczność przedyskutowywania zazębiających się problemów — celem usunięcia ewentualnych sprzeczności w opisach lub też powtarzania omówień niektórych problemów spokrewnionych tematycznie z różnymi działami monografii. Praca nad monografią byłaby więc zespołową nie tylko przez to, że poszczególne działy byłyby opracowywane przez różnych autorów, ale że i każda praca (dział) pojedyńcza wzbogacona byłaby myślą innych członków zespołu. Ostatnio wypowiedziane uwagi dotyczą całej monografii."

W artykule dr Boduszyńskiej znajdujemy cytatę słów Turgeneva, powtórzoną za J. G. Sauškinem [3]: „Przy-

[1] Zakwestionowano (w czasie tych dyskusji) natomiast „tom historyczny", który też wskutek tego został skreślony z pierwotnego projektu ramowego; w tej dziedzinie bowiem istnieją już wydawnictwa dotyczące spraw bałtyckich.

[2] W omówieniu tym umieszczone zostało m. in. następujące zdanie: „Przy opracowywaniu poszczególnych działów należy mieć stale na względzie cele, jakim ma służyć monografia (jej tom I-szy), że chodzi o opracowanie zagadnień gospodarczych na podbudowie fizjograficznej"(!).

[3] J. G. Sauškin — O niektórych problemach wzajemnego oddziaływania społeczeństwa i środowiska geograficznego w szkolnych kursach geografii ZSRR, *Geografia w Szkole*, organ Min. Oświaty R.S.F.R.R. — 1949 (zesz. 2.).

roda to warsztat, a człowiek w niej to robotnik". Jeżeli głębiej sięgnąć w myśl zawartą w tej cytacie, to staje się jasne, że tylko ten robotnik może pracować produktywnie i planowo, który dobrze pozna swój warsztat, tzn. zdobędzie umiejętność władania narzędziami (i będzie używał właściwych w konkretnym przypadku narzędzi), oraz pozna dobrze właściwości materiału przerabianego przez siebie. Właśnie ten argument, jaki wynika z tych słów, przemawia za tym, że obawa szerszego potraktowania zagadnień fizjograficznych w monografii (co bynajmniej nie koliduje z położeniem większego nacisku na zagadnienia gospodarcze, a może nawet sprzyjać ich głębszemu ujęciu), jest obawą płonną. W cytowanym artykule Sauškina (i cytowanym przez dr Boduszyńską) czytamy w pewnym miejscu: „Jedno z zasadniczych zadań geografów, szczególnie gospodarczych geografów, polega właśnie na wykryciu konkretnego wpływu geograficznego środowiska na rozwój krajów, regionów, miejscowości. Niestety w tym względzie geografowie zdziałali bardzo mało i niektórzy z nich nawet boją się mówić o wpływie środowiska geograficznego na rozwój społeczeństw, krajów, regionów i poszczególnych miejscowości".

Czy można spodziewać się „wykrycia konkretnego wpływu" środowiska geograficznego na żyjące i rozwijające się w tym środowisku społeczeństwo? Czy można myśleć o racjonalnym wykorzystaniu warunków pracy w „warsztacie", jakim dla społeczeństwa jest konkretne otaczające je środowisko geograficzne? Czy można myśleć o pracy planowej, pracy zakrojonej m. in. na planową przebudowę samego („warsztatu") środowiska geograficznego, jeżeli będziemy się ciągle obawiać, że za wiele miejsca czy uwagi poświęcamy studiom nad środowiskiem geograficznym? — Wydaje się, że nie! Tej obawy nie należy też zaszczepiać na embrionie monografii.

Sauškin[4] ostrzega zarówno przed błędnym przecenianiem („fatalizm geograficzny"), jak i niedocenianiem („nihilizm geograficzny") roli środowiska geograficznego. Jeżeli całokształt zjawisk gospodarczych przedstawiony zostanie na szerszym tle geograficzno-fizycznym, to zjawiska gospodarcze przy dialektycznym powiązaniu zagadnień, staną się bardziej zrozumiałe niż wówczas, gdy opis tego tła będzie „okrojony" i niekompletny.

Zachowanie właściwej proporcji pomiędzy częcią „fizyczną" a „gospodarczą" w monografii (wynikającej z właściwej oceny roli środowiska geograficznego) jest zupełnie możliwe, jeżeli się będzie miało „stale na względzie..., że chodzi o opracowanie zagadnień gospodarczych na podbudowie fizjograficznej", jak zaznaczyłem w omówieniu do „projektu monografii".

Dr M. Boduszyńska wysuwa koncepcję jednotomowego wydawnictwa „Monografii Bałtyku", pisząc m. in.: „...wskazane było by zmodyfikowanie proponowanej ...konstrukcji w sensie — z grubsza biorąc — organicznego wtopienia treści tomu pierwszego w tom drugi". Ma to, jak się wydaje, zabezpieczyć monografii „ujecie monistyczne..., tak charakterystyczne dla kategorii myślenia materializmu dialektycznego" (obie cytaty z artykułu dr Boduszyńskiej). Może się z tego wydawać, że dwutomowe wydawnictwo nie może spełnić tego warunku (a tylko jednotomowe —

[4] J. G. Sauškin, artykuł cyt. wyżej, *Geografia w Szkole*, Moskwa, 1049, zeszt. 2.

czy niezależnie od treści?). Dr B o d u s z y ń s k a jest, jak się wywydaje, zdania, że skupienie zagadnień geograficzno-fizycznych w odrębnym tomie świadczy o wyłamaniu się, czy niedostosowaniu się do „kategorii myślenia materializmu dialektycznego"[5]. Trzeba pamiętać jednak i o tym, że zjawiska geograficzno-fizyczne są ze sobą również powiązane dialektycznie i że takiego ujęcia „przewidywany czytelnik „Monografii Bałtyku"... będzie od niej oczekiwał i potrzebował"[6] w równym stopniu, jak i w stosunku do zjawisk gospodarczych. Trudno było by spełnić ten warunek, jeżeli się w monografii nie znajdzie miejsca na łączne potraktowanie zjawisk geograficzno-fizycznych w osobnym na ten cel przeznaczonym dziale. To pozwoli jednocześnie na pełniejsze scharakteryzowanie „tła", na którym wyraźniej i we właściwym świetle zarysują się zjawiska geograficzno-gospodarcze. Wywody swoje w tym zakresie popiera dr B o d u s z y ń s k a cytatą z artykułu S a u š k i n a („Geograf z samego początku... itp."); otóż ustęp, z którego wzięta jest ta cytata, rozpoczyna się od słów: „Metodyka wykładania geografii winna ..wyciągnąć wniosek, iż charakterystykę krainy, regionu trzeba zaczynać p r z e d e w s z y s t k i m od analizy przyrody otaczającej społeczeństwo, środowiska geograficznego. Dalej, środowisko geograficzne nie może być rozpatrywane samo w sobie, tj. charakterystyka przyrody nie powinna ograniczać się danymi o jej właściwościach i prawidłowościach rozwoju bez ustosunkowania *(bezotnositielno)* do potrzeb społeczeństwa..."[7]. Jest tu mowa o metodyce nauczania geografii, a nauczanie to trwa przez szereg lat i obejmuje, poczynając od programów wprowadzających ucznia w świat zjawisk geograficznych i kończąc na szczegółowej geografii gospodarczej, również kurs geografii fizycznej. Na szczeblu szkolnictwa wyższego w ZSRR spotykamy również geografię fizyczną, jako przedmiot odrębnych wykładów. Wreszcie wystarczy chyba podać fakt wydawania odrębnych podręczników z tej dziedziny, zarówno ogólnego jak i regionalnego charakteru[8] aby podać w wątpliwość, czy sam fakt wyodrębnienia problemów geograficzno-fizycznych w osobny tom (jak to było w „Projekcie Monografii Bałtyku") upoważniał do wysuwania zarzutów. Obiekcje wysunięte w tym względzie przez dr B o d u s z y ń s k ą w stosunku do projektu monografii (w świetle powyższych wywodów) wypływają, jak się wydaje, z mechanicznego podejścia do poruszonego problemu. Bo też w „Projekcie Monografii..." nic nie stoi — moim zdaniem — na przeszkodzie temu, aby oba tomy (czy części) monografii, jeden poświęcony dziedzinie geografii fizycznej, drugi dziedzinie geografii gospodarczej, były ze sobą organicznie zespolone w całość monograficzną (odpowiednimi obustronnymi nawiązaniami treściowymi) zgodnie z zasadami materializmu dialektycznego. Ostatecznie zaś charakter monografii zależeć będzie od tego, jaką tre-

---

[5] Cytata z artykułu dr B o d u s z y ń s k i e j — przypuszczam, że chodziło tu raczej o „myślenie kategoriami materializmu dialektycznego", a nie o „kategorię myślenia...", co się z poprzednim powiedzeniem nie pokrywa.

[6] Cyt. z artyk. dr B o d u s z y ń s k i e j.

[7] S a u š k i n, artyk. cyt. wyżej, *Geografia w Szkole*, Moskwa, 1949, z. 2.

[8] Np. prof. S. P. S u s l o v — „Fizičeskaja Geografia SSSR" — wyd. „Učpedgiz", Leningrad, Moskwa, 1947, podręcznik dla geograf. fakult., zatwierdzony przez Wszechzw. Komit. do Spraw Szkół Wyższ. przy Radzie Komis. Lud. ZSRR.

ścią wypełnione zostaną jej poszczególne części.

Poświęcimy teraz słów parę sprawie ewentualnych odbiorców[9]. Czy istotnie nie jest do pomyślenia to, aby obok nauczyciela mógł z takiego dzieła, jak monografia, korzystać naukowiec - specjalista (jak to pisze dr Boduszyńska)? W omówieniu do „Projektu Monografii" nie wyraziłem się, być może, dostatecznie jasno. Nie chodziło mi o to, aby monografia dostarczyła materiału źródłowego „dla analitycznych studiów specjalistów", lecz o to, aby monografia mogła być dla specjalisty dziełem podręcznym, aby mógł się na nim oprzeć, ile razy sięgnie w dziedzinę mało sobie znaną. Bo przecież nieraz zachodzi potrzeba wszechstronnej charakterystyki jakiegoś regionu (np. w związku z różnymi problemami z zakresu „planowania") w związku z tym czy innym zagadnieniem. Każdy specjalista wie sam najlepiej, ile ma trudności, gdy sięga w obcą dziedzinę, a sięgać musi nieraz. Czy nie ma takich prac, przygotowanych przez specjalistów, w których pojawiają się błędy terminologiczne (a za nimi i merytoryczne)?

Osobiście nie przewiduję „dwóch kategorii odbiorców" lecz różnych odbiorców, wśród których można znaleźć zarówno nauczyciela (o odpowiednim przygotowaniu), jak naukowca. Dlaczego „u samego korzenia tej koncepcji" miałaby tkwić „poważna sprzeczność" (jak pisze dr Boduszyńska)? Czy cytowany wielokrotnie artykuł Sauškina jest pozbawiony wartości naukowej (dla naukowca) przez to, że przeznaczony jest w zasadzie dla nauczycieli — geografów? W tym miejscu przeczy sobie dr Boduszyńska przez powoływanie się na ten właśnie artykuł w artykule własnym.

Należało by poza tym wyjaśnić jeszcze jedną sprawę: czy celowe jest wydanie „Monografii Bałtyku". Może bardziej aktualna byłaby „Monografia Gospodarcza..." lub „Geografia Gospodarcza Państw Nadbałtyckich"? Zakres tematyki w tym wypadku przedstawiałby się oczywiście inaczej niż w „Monografii": zjawiska geograficzno-fizyczne znalazłyby się na dalekim planie, ich opis można było by przedstawić w dużym skrócie, w formie przypomnienia rzeczy najważniejszych, w zasadzie znanych.

W artykule dr Boduszyńskiej poruszono poza tym szereg innych spraw. W tej chwili nie mam jednak możliwości wglądu w protokół konferencji, przypomnienia sobie szczegółów przebiegu konferencji (sprzed roku), a związany krótkim terminem na replikę, rezygnuję z dalszej dyskusji.

---

[9] Ewentualnych odbiorców, bo sprawa wydania monografii stoi, o ile mi wiadomo, pod znakiem zapytania w ogóle, gdyż w październiku 1949 r. poinformowano mnie w Inst. Bałtyckim, iż w związku z jego reorganizacją, nie wiadomo, czy tego typu wydawnictwa, jak Monografia, będą znajdować się w kompetencji Instytutu. Tym bardziej zdziwił mnie artykuł dr Boduszyńskiej, nadesłany mi do wglądu w listopadzie 1949 r. — Uw. Redakcji „Jantara": Wyjaśnienie sprzeczności jest proste. Celowość opracowania i wydania Monografii jest niezależna od możności wykonania tej pracy przez Instytut Bałtycki. Tym się tłumaczy chęć podtrzymania pogłębiającej dyskusji w tej sprawie.

RECENZJE I OMÓWIENIA

C h r i s t e n s e n Axel E.: Dutch Trade to the Baltic about 1600. Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records. Copenhagen, The Hague 1941, s. 490.

Niezmiernie ważny problem handlu bałtyckiego Holendrów przez długi czas nie zwrócił na siebie należytej uwagi uczonych zajmujących się badaniem dziejów gospodarczych naszej strefy geograficznej. Wprawdzie w literaturze niemieckiej, holenderskiej i skandynawskiej znajdujemy wiele przyczynków poświęconych temu zagadnieniu, ale do niedawna nie posiadaliśmy żadnej gruntownej monografii, rzucającej światło na tak ważny element rozwoju gospodarczego Holandii i wszystkich narodów nadbałtyckich. Lukę tę wypełnia w dużej mierze praca C h r i s t e n s e n a, oparta o szeroki materiał źródłowy holenderski i duński. Autor, który w latach międzywojennych wziął żywy udział w znanej dyskusji na temat wartości historycznej i metodologicznej wielkiego wydawnictwa N i n y E l l i n g e r - B a n g, obejmującego cła sundzkie, dochodzi ostatecznie do wniosku, że źródło to musi pozostać podstawą badań historii handlu między Bałtykiem i Europą zachodnią w XVI i XVII w. Nie posiadamy przecież innych informacji tak obfitych, regularnych i obejmujących równie długi okres czasu. Z drugiej strony jednak należy stale zdawać sobie sprawę, że tabele ceł sundzkich nie dają pełnego obrazu rzeczywistości dziejowej. Tak więc nie wiemy, jakie rozmiary przybierała kontrabanda wymykająca się uwadze celników duńskich w Helsingör.

Przy ocenianiu udziału poszczególnych narodów w żegludze przez Öresund na przełomie XV i XVI w. trzeba pamiętać o tym, że Lubeka i sąsiadujące z nią miasta hanzeatyckie tzw. wendyjskie były zwolnione od opłaty cła od własnych towarów, tym samym ich udział w żegludze i transporcie towarów przez Öresund musiał być znacznie większy niżby to wynikało z tablic celnych.

Te zastrzeżenia oraz wiele innych uwag wysuniętych przez C h r i s t e n s e n a i jego poprzedników skłaniają do dużej ostrożności przy posługiwaniu się wydawnictwem E l l i n g e r - B a n g, ale nie pomniejszają jego kolosalnego znaczenia dla badań historyczno-gospodarczych. Słusznie więc C h r i s t e n s e n przyjął cła sundzkie za podstawowe źródło informacyjne, uzupełniając i korygując pochodzące stąd wiadomości materiałem zaczerpniętym z archiwów holenderskich. Wchodziły tu w grę zapiski notarialne dotyczące umów w sprawie planowanych wypraw statków oraz krótkie informacje o istotnie odbytych podróżach. Rzecz jasna, że cennym uzupełnieniem byłyby tu dla autora dane źródłowe pochodzące z Gdańska i innych portów bałtyckich, ale uwzględnienie tego całego olbrzymiego materiału wymagałoby już pracy zespołowej. Zgodnie z poglądami T e r G o u w' a, R a v e s t i j n' a oraz innych uczonych, C h r i s t e n s e n stoi na stanowisku, że handel bałtycki zbożem, drzewem i produktami pokrewnymi, ich transport do Holandii oraz do innych krajów zachodniej Europy, skąd znowu wywożone nad Bałtyk przede wszyst-

kim artykuły przemysłowe, metale, sól i produkty korzenne, stanowił punkt wyjścia i podstawę bogactwa Holandii w XV, XVI i XVII w. Na czele tego ruchu stał Amsterdam, ale fakt ten nie znajduje pełnego odbicia w tabelach ceł sundzkich. Amsterdam był ośrodkiem dyspozycyjnym, rozporządzającym wielkim kapitałem handlowym i przemysłowym. Dzięki swej zdecydowanej przewadze kapitałowej przedsiębiorcy amsterdamscy opanowują już na przełomie XV i XVI w. żeglugę, rybołówstwo i produkcję dużej części Holandii i podporządkowują wszystkie te dziedziny własnym celom. Oni też przede wszystkim organizują masową wymianę towarów między Europą zachodnią i krajami nadbałtyckimi, korzystając ze swego świetnego położenia geograficznego na zbiegu ważnych szlaków handlowych morskich i śródlądowych. Żegluga handlowa holenderska, która już około r. 1500 zdecydowanie przeważała na Bałtyku nad hanzeatycką, rozwija się nieustannie w ciągu XVI i na początku XVII w. Ekspansja kolonialna Holandii nie tylko nie odwraca jej uwagi od Bałtyku, ale potęgując zapotrzebowanie na surowce dla szybko rosnącego przemysłu okrętowego oraz na żywność dla ludności miejskiej, wpływa pobudzająco na handel bałtycki Holendrów. Toteż w ówczesnej Holandii handel bałtycki uważany jest za podstawę dobrobytu kraju, stąd — dodajmy — tak żywe zainteresowanie również i tutejszymi problemami politycznymi. Christensen wskazuje na szybki wzrost tonażu statków holenderskich wysyłanych na Bałtyk, na rozwój organizacji handlu i inwestycji kapitałów. Miejsce dawnych drobnych spółek handlowych typu hanzeatyckiego zajmują z biegiem czasu wielkie domy handlowe. Coraz większe znaczenie uzyskują przedsiębiorstwa asekuracyjne, do w. XV. zupełnie nieznane hanzeatyckiej strefie interesów.

Christensen podkreśla, że handel ten przybiera coraz bardziej kapitalistyczny charakter zarówno ze względu na wielkość inwestowanych środków pieniężnych jak na swoją wewnętrzną organizację. Lokowanie dużych kapitałów w handlu morskim na linii Bałtyk — Holandia — Lizbona jest w świetle wywodów Chr. zupełnie zrozumiałe. Wprawdzie holenderskie dane źródłowe z XVI i XVII w. wskazują na przewagę wartości eksportu bałtyckiego nad importem z Zachodu, jednakże Holendrzy zgarniali dużą różnicę między cenami produktów w miejscu ich nabycia i w miejscu sprzedaży. To pośrednictwo, bardzo kosztowne dla producentów, stanowiło jeden z głównych filarów bogactwa i potęgi Holandii w XVI i XVII w.

Książka Christensena stanowi niezmiernie cenny wkład do historiografii bałtyckiej, niemniej budzi szereg zastrzeżeń. Tak więc nie jest całkowicie słuszne, że położenie geograficzne było czynnikiem decydującym dla rozwoju handlu holenderskiego. Autor, zdaje się, nie zwrócił należytej uwagi na prace Posthumusa o przemyśle holenderskim oraz na niektóre ważne ustępy starej, ale znakomitej rozprawy Ravestijn'a. Wskazują one, że w początkowej fazie ekspansji holenderskiej na Bałtyku, podstawą handlu był eksport sukna holenderskiego, które w XV wieku wypiera z rynków bałtyckich tkaniny flandryjskie, zaś przy końcu tego stulecia konkuruje zwycięsko z suknem angielskim, i to nie tylko na rynkach nadbałtyckich, ale nawet w Polsce południowej i na terenach sąsiednich.

Autor nie docenia również należycie znaczenia eksportu śledzi holenderskich na rynki bałtyckie w XV i XVI w. Tak więc podstawą

i punktem wyjścia ekspansji handlowej Holendrów nad Bałtykiem była własna produkcja krajowa, opanowana już przez przedsiębiorców typu kapitalistycznego. Uzyskane tą drogą stanowisko w handlu bałtyckim potrafili Holendrzy zachować również i w XVI i XVII w., gdy ich przemysł stracił znaczenie międzynarodowe, ale już przed tym zdążyli zająć kluczowe stanowisko w wymianie towarów między Europą wschodnią i Zachodem. Rzecz jasna, że położenie geograficzne było ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Holandii, ale, jak w wielu innych wypadkach, nie należy mu przypisywać znaczenia decydującego.

W pracy Chr. uderza pewna jednostronność w ujmowaniu zagadnień. Autor, analizując niezmiernie starannie handel i żeglugę holenderską, nazbyt jednak wydziela te dziedziny z całokształtu procesu dziejowego, a nawet z całokształtu zjawisk życia gospodarczego. Zdołał wprawdzie dać nam bardzo dokładny obraz handlu Holendrów z krajami nadbałtyckimi, ale nie wyjaśnił dostatecznie przyczyn jego rozwoju ani zarodków późniejszego upadku, tkwiących m. in. głównie w tym, że Holendrzy, w przeciwieństwie np. do Anglików, stali się z biegiem czasu pośrednikami nie rozporządzającymi odpowiednio silną własną bazą produkcyjną. Na próżno również szukaliśmy w pracy Christensena danych dotyczących oddziaływania handlu holenderskiego na strukturę gospodarczą krajów nadbałtyckich. Jest to zagadnienie szczególnie ważne dla historyków polskich, ponieważ, jak wynika z omawianej książki, Gdańsk był głównym celem podróży statków holenderskich, zaś zboże tu nabywane, a więc przede wszystkim polskie, stanowiło najważniejszy problem ich zainteresowań bałtyckich. Kwestia stosunków gospodarczych Polski z Holandią, posiadająca olbrzymie znaczenie dla naszych dziejów, powinna być jak najprędzej systematycznie opracowana.

Marian Małowist

Hornell James: „Water transport. Origins and early evolution". Cambridge University Press 1946. S. 307.

Początki żeglugi, podobnie jak początki innych objawów cywilizacji ludzkiej, a więc uprawy roślin, hodowli zwierząt, są niezmiernie ważne, a jednocześnie bardzo trudne do prześledzenia. Nie ma mowy o opieraniu się na znaleziskach; najważniejsze modele statku sięgające okresu z przed 5 tys. lat, znalezione w grobach faraonów, obrazują już stan doskonały narzędzi transportu wodnego, które powstały drogą ewolucji przez bardzo długi szereg pokoleń. Jedyną drogą, która pozostaje w danym wypadku, dla odtworzenia obrazu stanu początkowego, jest badanie środków transportu wodnego u plemion prymitywnych oraz studia porównawcze nad pewnymi typami statków wodnych, które są znane w podobnych postaciach w bardzo odległych punktach globu, nie znajdujących się ze sobą w stosunkach dostrzegalnej zależności.

Wymieniony w tytule autor podaje obszerny spis literatury, którą się posłużył przy opracowaniu monografii. Jest to blisko 300 pozycji dzieł z zakresu etnografii porównawczej, historii cywilizacji, geografii, opisów podróży oraz dzieł ze ściśle ograniczonej dziedziny, transportu wodnego. Ze spisu tego możemy wnioskować, że autor jest jednym z głównych nowoczesnych

badaczy tej dziedziny i że zawdzięczamy mu przeszło 25 rozpraw, odnoszących się do środków transportu wodnego oraz do zagadnień specjalnych, a związanych z używaniem transportu wodnego na bardzo odległych od siebie terenach, szczególnie ważnych ze względu na zachowanie prymitywnego ustroju gospodarczego.

Hornell przez długie lata był inspektorem rybackim Rządu Cejlońskiego na terenie połowu pereł, następnie przez 15 lat sprawował urząd w różnych punktach koncentracji rybołówstwa na terenie Indii, w szczególności czas dłuższy w Madrasie, w 1907 r. zaś odbył podróż badawczą do Japonii, Chin i Indochin w związku z zainteresowaniem naukowym co do typu statków rybackich. W 1918 roku Hornell brał udział w ekspedycji, która badała wody przybrzeżne Półwyspu Malajskiego. W tym czasie zaczęły się ukazywać w druku pierwsze prace Hornella, który w 1924 roku, ogłosił obszerną monografię (wspólnie z dr Haddon) *„Canoes of Oceania"*. Po przejściu na emeryturę autor pozostawał w styczności, z Urzędem Kolonialnym W. Brytanii, który go niejednokrotnie powoływał w charakterze eksperta, głównie w związku z ożywieniem i unowocześnieniem rybołówstwa i przemysłu rybnego w ośrodkach kolonialnych. W czasie tych podróży inspekcyjnych autor poznał typy prymitywnych statków w różnch punktach Afryki kolonialnej (Kenya, Tanganyika, Mozambique, Angola, Sudan), na Bliskim Wschodzie, na wybrzeżach Morza Czerwonego i na Madagaskarze.

W Ameryce, poza Kanadą, zwiedził Panamę, Trinidad i zachodnie wybrzeże republiki Columbia.

W końcu dane było autorowi dokładnie zbadać zbiory muzealne z dziedziny transportu morskiego takich krajów, jak Australia, N. Zelandia i Kanada, w Europie zaś przeprowadził studia w muzeach w Skandvnawii, Niemczech, Francji, Portugalii i Włoszech.

Tego rodzaju erudycja i jedyny w swoim rodzaju zasięg autopsji oraz nieustanna praca badawcza autora podnoszą ogromnie walor zestawionego materiału i wzbudzają zaufanie do jego koncepcji w dziedzinie usystematyzowania niezmiernego bogactwa spostrzeżeń pod kątem widzenia historii rozwoju danego zjawiska.

Całość prymitywnych środków transportu wodnego szereguje w 3 zasadnicze grupy: A. Statki oparte na pływakach wydymanych i na tratwach, B. Statki oparte na pokryciu szkieletu łodzi skórą oraz C. Łodzie i barki drążone lub budowane z desek (plansz).

Dopiero pod koniec monografii dochodzi do łodzi żaglowych starożytnego Egiptu, czyli kończy swoje studium tam skąd się dopiero zazwyczaj rozpoczynają rozważania nad rozwojem żeglugi.

Szersze zainteresowanie mogą budzić teoretyczne rozważania nad stosunkiem genetycznym poszczególnych typów środków transportu wodnego. Szczególnie dotyczy to twierdzenia co do znacznie późniejszego ukazania się w cywilizacji ludzkiej typów czółen drążonych. Autor przeprowadza pod tym względem rewizję nawet i własnych poglądów, wypowiadanych na ten temat stosunkowo niedawno, bo jeszcze na zjeździe *British Association* w 1936 r. Mianowicie na podstawie dokładnego zbadania metod konstrukcji statków u plemion prymitywnych w szczególności w Australii, autor stanowczo wypowiada się za tym, że czółno dłubane nie jest *fons et origo* dalszej serii postępu w transporcie wodnym, a jest raczej naśladownictwem konstrukcji doskonalszych, uzyskanych na kilku innych drogach. Praźródłem zaś

wszelkiego postępu w tej dziedzinie była prawdopodobnie imitacja drzewa w postaci i dzisiaj jeszcze stosowanego *„canoe"*, sporządzanego z kory drzewa. Przemawiają za tym również argumenty zarówno z historii kultury materialnej, jak badania z historii języka. Obie te dziedziny wiedzy umiejscawiają kolebkę cywilizacji ludzkiej w pasie tropikalnym lub subtropikalnym, w którym użycie drzewa dłubanego w bardzo wczesnych stadiach rozwoju komunikacji wodnej jest nie do pomyślenia zarówno ze względu na brak narzędzi, jak też niecelowość tych zabiegów wobec szybko postępujących procesów rozpadu.

Przy poszukiwaniach porównawczych autor stwierdził bardzo szeroki zasięg użycia jeszcze dzisiaj na różnych kontynentach (Azji, Afryki i Południowej Ameryki) tego typu *„canoe"* z jednolitego kawałka kory, zdartego z drzewa, zupełnie podobnego w konstrukcji do tego, który został bliżej zbadany w szeregu krain w Australii.

W ten sposób to, co ogólnie dotąd było uważane za początki żeglugi, zostaje umieszczone przez niego w trzecim szczytowym okresie rozwoju środków wczesnego transportu wodnego. Niektóre plemiona Oceanii, znajdujące się dzisiaj jeszcze na poziomie kamiennej ery rozwoju ludzkości i nie posługujące się żadnymi narzędziami oprócz pochodzących z kamienia lub z muszli, stosują w transporcie wodnym czółna dłubane, świadczące o tym, w jak odległych dziejach człowieka spotykamy się już z tą dosyć wysoką formą rozwojową transportu.

Toteż dużą rewelacją dla laika stają się w monografii H o r n e l l a dwa obszerne rozdziały, poprzedzające materiał odnoszący się do czółen z kory, łodzi dłubanych oraz budowanych z desek. Te dwa rozdziały, wprowadzając nas w najwcześniejsze dzieje transportu wodnego, przyczynią się niewątpliwie do rewizji poglądów naszych etnografów na uszeregowanie wczesnych środków transportu również w strefach umiarkowanych i północnych. Są one bowiem — w postaci pławów i tratw — używane i dzisiaj w rozmaitych okolicach; powiązanie genetyczne tych typów archaicznych z podobnymi środkami transportu w czystej postaci będzie zabiegiem ciekawym, płodnym i ważnym. Monografia H o r n e l l a otwiera pod tym względem szerokie perspektywy.

Należy w końcu zanotować bardzo cenne uwagi autora na temat terminologii i słownictwa. Dla określenia konkretnych środków transportu używa autor z reguły nazw oryginalnych, zanotowanych w terenie. Dla określenia grup rodzajowych posługuje się autor częściowo nazwami typowymi środków transportu, np. *coracles, curraghs, canoes, catamaraiss* i in., częściowo zaś pojęciami opisowymi, zbiorowymi np. czółna skórzane lub tratwy, pławy itp. Przy tej właśnie okazji stwierdza autor, że język angielski nie posiada dostatecznej ilości wyrazów nadających się do ujmowania pojęć bardziej ogólnych, zbiorowych przy ugrupowywaniu i systematyzowaniu środków transportu wodnego. Szczególnie istotne jest stwierdzenie przez tak kompetentnego autora, że w języku angielskim brak jest wyrazu, którym by można objąć zbiorowe pojęcie wszelkiego rodzaju środków transportu wodnego. W tym celu Anglicy posługują się wyrazem *„ship"*, który jednak jest oznaczeniem pewnej kategorii statków i jest pojęciem raczej przeciwstawnym do takich pojęć jak szkuta, czółno, kajak, lub tym bardziej tratwa lub pława. Również wyraz *„vessel"*, najbardziej odpowiadający w swojej naturze naszemu wyrazowi „statek" stosuje się także do określonej kategorii statków wodnych, przede

wszystkim żaglowych, a więc stojących na wysokim stopniu rozwojowym. Również terminem *„watercraft"*, barokowo brzmiącym po polsku jako „pojazd wodny", a odpowiadającym popularnemu niemieckiemu bardzo szerokiemu określeniu *„Farzeug"*, — trudno by objąć nowoczesne superliniowce lub krążowniki. W słowniku angielskim synonimów Rogett'a znajdujemy blisko 300 nazw dla oznaczenia wszelkiego rodzaju środków lokomocji „pojazdów", z czego połowa przypada na pojazdy lądowe pod hasłem *„vehicle"* i tyleż nazw na określenie statków, od tym, warunkowo tylko nadającym się do tego celu, hasłem *„ship"*.

Czyli jesteśmy pod tym względem w lepszej sytuacji od Anglików, którzy cierpią na brak właśnie takiego pojęcia, jakim jest „statek", którym w języku polskim możemy objąć wszelkie rodzaje: nawy, korabie, okręty, parowce, żaglowce, galary, szkuty, komięgi, barki, tratwy, a nawet balie i niecki, w których lubimy odbywać pierwsze podróże wodne w dzieciństwie, a które zresztą są prototypami najstarszych w żegludze środków transportu wodnego. Niewątpliwie wyraz „statek" ze względu na istotną treść tego wyrazu, jak też ze względu na rozległość jego znaczenia w mowie polskiej, nadaje się najbardziej do określenia najszerszej grupy pojęciowej, obejmującego wszelkiego rodzaju środki transportu wodnego.

Józef Borowik

G. S. Clives Laird: Sailing Ships. Their history and development. Part I. Historical notes. Science Museum. London 1947, s. 115.

Jest to powojenne wznowienie trzeciego wydania z 1932 r. przewodnika naukowego do zbioru modeli żaglowców w muzeum przyrodniczym w Londynie. Część pierwsza przewodnika, któremu pragniemy poświęcić kilka uwag, zawiera szereg opracowań historycznych, dotyczących kilku zasadniczych okresów w rozwoju statku żaglowego, druga zaś część jest po prostu wykazem modeli wraz z dokładnym opisem każdego.

Zagadnienia wczesnych stadiów rozwoju transportu morskiego zazębiają się o bardzo istotne problemy historii cywilizacji i historii kultury, a odtworzenie wczesnych modeli łączy się ze studiami nad sztuką oraz poszukiwaniami z jednej strony w dziedzinie archeologii klasycznej, z drugiej w dziedzinie etnografii plemion zacofanych. Ze względu na nietrwałość materiału, z którego były budowane statki wodne we wczesnym okresie historycznym, odtworzenie modeli następuje nie na podstawie znalezisk oryginalnych, lecz na podstawie materiałów pośrednich. Warto wymienić kilka przykładów, podanych przez autora.

Model żaglowej łodzi egipskiej z okresu 3500 r. przed Chr. jest oparty na finezyjnie wykończonym srebrnym prawzorze miniaturowym, który został znaleziony 20 lat temu w piramidzie jednego z faraonów i miał mu widocznie służyć dla różnych przepraw pośmiertnych zgodnie z ówczesnymi wierzeniami.

Szereg podobnych modeli został znaleziony w różnych piramidach i przy porównaniu z pochodzącymi z tamtych czasów rysunkami, malowidłami i opisami pozwala na odtworzenie ewolucji typów statku żaglowego, używanych przez Egip-

cjan na Nilu w okresie 3 tysięcy lat.

Daleko łatwiejsze było zadanie odtworzenia typów statków używanych przez Skandynawów. W wyniku badań archeologicznych norweskich jesteśmy w posiadaniu dwu dobrze przechowanych łodzi wikingowych z IX wieku.

Najtrudniejsze jest wypełnienie luk w historii rozwoju statku żaglowego w okresie średniowiecza. Pojęcie o żaglowcu Wilhelma Zwycięscy daje bardzo dokładny rysunek odtworzony na słynnym arrasie z Bayeux, który się przechował w katedrze w Bayeux w Normandii. Pojęcie o kształtach statków z tych okresów zdobywa się na podstawie rysunków niektórych pieczęci. Również wota ofiarne marynarzy w kościołach portowych często były wykonywane w postaci modeli okrętów, które się uratowały z burzy.

Zadania odtworzenia kształtów okrętów stają się coraz łatwiejsze, gdy zbliżamy się do XV wieku. I rysunki są bardziej precyzyjne z tamtych czasów, a poza tym zjawiają się konstrukcje próbne, w postaci modeli projektowanych okrętów. W ten sposób np. muzea i holenderskie i angielskie są w posiadaniu bardzo dokładnych modeli i rysunków okrętów floty wojennej.

Całość szkiców historycznych Clowes'a jest ujęta w postaci 10 rozpraw obejmujących różne okresy, poczynając od wczesnych statków na Nilu, a kończąc zmierzchem żaglowców w XIX wieku po osiągnięciu szczytowych form szybkiej komunikacji pocztowej clipperami między kontynentami.

Stosunkowo najobszerniejszy i najbogaciej udokumentowany jest rozdział poświęcony okrętom żaglowym w okresie Elżbiety i Stuartów (od połowy XVI wieku do początku XVIII).

Józef Borowik

Szwarcenberg Czerny K.: Statut Bałtyku (zarys problemu), Roczniki Nauk Społecznych, Lublin 1949, T. I, s. 183—225.

Morze Bałtyckie stanowi z punktu widzenia międzynarodowego, publicznego prawa morskiego morze pełne, na którym obowiązuje zasada wolności mórz, wyrażająca się w wolności żeglugi, użytkowania bogactw morskich i dna morskiego.

Mimo to szereg problemów związanych z Morzem Bałtyckim skłania niektórych autorów do nazwania kompleksu zagadnień związanych z Morzem Bałtyckim mianem „statutu" Morza Bałtyckiego. W ten sposób podszedł do przedstawienia problemu Kazimierz Szwarcenberg Czerny w cyt. pracy pt. „Statut Bałtyku".

Myśl nie jest nowa. Termin powyższy użyty został w dwóch monograficznych pracach okresu międzywojennego: C. R. Pusta „Le statut juridique de la Mer Baltique à partir du XIX siècle" oraz M. de Taube „Le statut juridique de la mer Baltique jusqu'au début du XIX siecle", nie podanych niestety przez Szwarcenberg Czernego w spisie literatury [1].

Autor zastrzegł się na wstępie co do pewnej sztuczności terminu „statut" w świetle międzynarodowego publicznego prawa morskiego. „Statut Bałtyku" obejmuje szereg typów spraw z zakresu polityki międzynarodowej i problemów natury gospodarczej. „Statut" nie stanowi „uszeregowanych systematycznie norm prawno - publicznych, na które składają się liczne

[1] Academie de Droit International, Recueil des Cours 1935, t. 52 i 53.

kwestie, zagadnienia, problemy i sytuacje decydujące o porządku prawnym Bałtyku". Jedynie istniejący między wskazaną grupą spraw związek łączy je w pewną całość.

Pojęcie „Statutu Bałtyku" nie jest w ujęciu Szwarcenberg Czernego terminem prawnym, a jedynie skrótem myślowym w sensie historycznym. Przemawia za tym przyjęta przez autora metoda opracowania. Zagadnienia wchodzące w zakres „Statutu Bałtyku" potraktowane zostały z punktu widzenia ich rozwoju historycznego.

W sensie prawnym „Statut Bałtyku" winien objąć normy prawa międzynarodowego dotyczące zasady wolności mórz. Obierając metodę historyczną, autor nie przedstawił różnych norm prawnych, a dał obraz historii polityki, historii prawa międzynarodowego z pewną analizą norm traktatowych.

Kwestie wchodzące w zakres „Statutu Bałtyku" podzielił autor na 7 rozdziałów: Cieśniny duńskie, Szlezwig i Holsztyn, Kanał Kiloński, Wyspy Alandzkie, Neutralizacja i status quo, Bałtycka wspólnota interesów gospodarczych.

Szczegółowo przedstawił historię Sundu oraz Małego i Dużego Bełtu, począwszy od pierwszych umów międzynarodowych z XIV w., dotyczących prawa przepływu poprzez zwycięskie zakończenie walki o wolność żeglugi w traktacie z 1857 r., aż do czasów najnowszych. Uwzględnił przy tym nie tylko czas pokoju ale i czas wojny. Dosyć szeroko potraktował znaczenie cieśnin duńskich w dwóch wojnach światowych i wykazał imperialistyczne tendencje polityki niemieckiej.

W odniesieniu do interesów polskich należy podkreślić wywód autora, uzasadniający polskie prawa do wolnego przepływu przez cieśniny duńskie. Uiszczenie przez Prusy i Rosję stosownie do traktatu z 1857 r. ryczałtowej kwoty obejmowało tym wykupem ziemie Rzeczypospolitej, które przypadły zaborcom na podstawie aktów rozbiorowych. Po odzyskaniu wybrzeża Polska stała się sukcesorką prawa wolności przepływu.

Położenie Szlezwigu i Holsztynu łączy się ściśle z problemem połączeń wodnych między Morzem Bałtyckim a Morzem Północnym, toteż przedstawiwszy historię tych krajów ze szczególnym uwzględnieniem wpływów niemieckich, które doprowadziły do opanowania Szlezwigu i Holsztynu, autor obszerniej omawia sprawę Kanału Kilońskiego.

Tutaj, poza krótkim zarysem historycznym, wiele miejsca zajmują rozważania *de lege ferenda* na temat przyszłego ustroju Kanału Kilońskiego. Słusznie autor kładzie nacisk na konieczność wykorzystania dotychczasowego doświadczenia przy ustanawianiu przyszłego stanu prawnego Kanału Kilońskiego. Usunięcie błędów przeszłości wymaga oparcia ustroju prawnego, Kanału na zasadzie wolności żeglugi i neutralizacji.

Autor wyraża pogląd, że „najwłaściwszym by było, aby anulować traktat pokojowy w Wiedniu z 1864 r. i zwrócić Szlezwig i Holsztyn Danii, a przynajmniej tę część Holsztynu, przez którą przebiega trasa Kanału". Jednakże koncepcję tę uznaje dalej autor za mało realną z uwagi na niemiecką ludność Holsztynu i mogące wyniknąć stąd trudności w razie przeprowadzenia plebiscytu.

Słuszne jest twierdzenie autora o potrzebie wyeliminowania prawnej i faktycznej ingerencji Niemiec w przyszłym ustroju Kanału Kilońskiego tak, aby uniknąć wypadków podobnych do wypowiedzenia przez Niemcy art. 380 traktatu wersalskiego w 1937 r. Jednakże autor nie wyciąga dalszych wniosków. Nie jest bowiem rzeczą obojętną, kto będzie brał udział

w organie kontrolującym zarządzanie Kanałem. Skoro w rejonie Morza Bałtyckiego nastąpiły zmiany terytorialne na korzyść Polski i Związku Radzieckiego, należało uznać we wnioskach konieczność udziału tych państw w zarządzie Kanałem Kilońskim.

Z zagadnieniem neutralizacji obszarów morskich związana jest sprawa Wysp Alandzkich, których historię autor przedstawia do ostatnich czasów.

Szczegółowo potraktował stosunki polityczne państw Morza Bałtyckiego i zmiany terytorialne w tym rejonie oraz koncepcje neutralizacji Bałtyku.

Bałtycka wspólnota interesów gospodarczych, umieszczona w ramach „Statutu Bałtyckiego", obejmuje — według autora — grupę zagadnień bałtyckich, „które opierają się na założeniu wspólnoty interesów czysto pokojowych i na nich opartej współpracy państw przybrzeżnych Bałtyku". Jako wyraz tej współpracy przytoczone zostały trzy konwencje: konwencja bałtycka o zwalczaniu przemytnictwa towarów alkoholowych z 19 sierpnia 1925 r., konwencja geodezyjna z 31 grudnia 1925 r., układ w sprawie połowu gladys i fląder na Morzu Bałtyckim z 17 grudnia 1929 r.

Zagadnienia gospodarcze ogranicza autor do trzech konwencyj o małym znaczeniu gospodarczym. Główną kosekwencję zasady wolności mórz, której nie można ujmować w sposób czysto formalny, jest wolność żeglugi. Ten problem, poza wzmianką o promie łączącym Pomorze Zachodnie ze Szwecją, autor pomija. Przyjmując „koncepcję wspólnoty interesów bałtyckich", należało zagadnienia żeglugowe szerzej przedstawić, zwłaszcza że występują w nich sprzeczności interesów państw biorących udział w obrocie morskim, walczących o wolumen ładunkowy.

W końcowych uwagach autor wspomina ogólnie o udziale Czechosłowacji w problemach Bałtyku. Nie podany został natomiast fakt istnienia realnej współpracy polsko-czechosłowackiej na odcinku portu szczecińskiego, uregulowany układem komunikacyjnym polsko-czechosłowackim z 4 lipca 1947 r. Praca kończy się przeświadczeniem autora o możliwości zawarcia porozumienia bałtyckiego w ramach art. 52 Karty Narodów Zjednoczonych i unormowania stanu prawnego Morza Bałtyckiego, co jednak nasuwa o tyle wątpliwość, że proponowane uregulowanie współpracy gospodarczej w formie porozumienia regionalnego nie mieści się w ramach tego artykułu.

Spisy literatury podano oddzielnie na początku każdego rozdziału, co pozbawia pracę szczegółowej dokumentacji wywodów. Sposób ten nadaje się raczej do zastosowania w podręczniku a nie w pracy monograficznej.

Konstrukcja pracy „Statut Bałtyku" ujęta została w sposób szablonowy przez omówienie oddzielnych zagadnień stanowiących skonkretyzowane samodzielne tematy.

Autor zgromadził w „Statucie Bałtyku" duży, ujęty genetycznie, materiał historyczny, co stanowi dodatnią stronę pracy. Jednakże przedstawił go w postaci zestawienia samych faktów polityczno-historycznych, nie wnikając w główne przyczyny zmian i rozwoju omawianych zagadnień, które tkwią w stosunkach gospodarczych rejonu Morza Bałtyckiego w poszczególnych fazach rozwojowych.

R. Zaorski

Labuda Gerard: Vidivarii Jordanesa „Slavia Occidentalis", T 19.

Sprawa dotyczy zaludnienia delty wiślanej w VI wieku naszej ery, to znaczy żywo dyskutowanego w literaturze historycznej problemu zasiedzenia Słowian na wybrzeżu bałtyckim. Rzecz w tym, że Jordanes, pisarz późnorzymski z tego czasu, w pracy swej o dziejach Gotów wspomina o zaludnieniu delty przez zagadkowy lud Vidivariów, złożony z różnych jakoby plemion.

Dotychczasowe badania uczonych polskich i niemieckich nie dały właściwie żadnych pozytywnych wyników. Jedni nazwę tę wywodzili z pruskiego „*vidus*" — wnętrze z germańską końcówką i zestawiali ją z Wulfstanowym Witlandem, inni z gotyckiego „*Widuwarios*" — mieszkańcy lasu, językoznawca zaś polski M. Rudnicki z pralechickiego „*vidus*" które przeszło w lechickie „*Wda*" — wilgoć, ziemia wilgotna czy bagnista. W związku z tą rozbieżną analizą językową przynależność etniczną ludu Vidivariów określano rozmaicie, jako germańską, pruską, słowiańską, względnie mieszaną, na co wskazywał sam Jordanes, przy czym każda z tych ewentualności miała za sobą pozory prawdopodobieństwa, ponieważ każda z wymienionych grup etnicznych mogła być w tym czasie reprezentowana na wybrzeżu przy ujściu Wisły.

Hipotezy te autor dyskutuje, podkreślając, że Germanie (Gepidzi) nie zarzucaliby swej nazwy plemiennej na korzyść ogólnej „mieszkańców lasu", Prusacy według prehistoryków docierają do ujść Wisły dopiero w VII i VIII wieku, najwięcej natomiast szans mieliby Słowianie — niewątpliwie w VIII wieku gospodarze tej ziemi. Wniosków swych jednak nie rozwija ze względu na niepewność podstawy rozumowania, wynikającą z rozbieżności interpretacji językowej samej nazwy.

Zwraca się tedy do pomijanej dotąd paleograficznej analizy zapisu *Vidivarii*, występującej we wzorowym wydaniu tekstu u Mommsena na równi z obocznością *Vividarii*. W ówczesnej grafice paleograficznej rękopisów, cytowanych przez wydawcę, oboczności te są znaczone jako „*uidiuarii*" i odpowiednio „*uiuidarii*", co możemy odczytywać jako znane *vidivarii*, bądź *indivarii* lub też *vividarii* bądź *vinidarii*. Ponieważ brzmienia *vividarii* nikt nie podtrzymuje, nie znajdując w nim określonego sensu, *vidivarii* zaś nie wytrzymało próby dyskusji naukowej, zostają do rozważenia jedynie wersje *indivarii* i *vinidarii*. W pierwszej już Niederle przypuszczał skorumpowaną nazwę *Vi(n)divarii* lub *(V)indivarii*, w drugiej prof. Labuda widzi formę starszą, spotykaną w tradycji gockiej — *Vinithos* — Słowianie.

Poddawszy otrzymane z analizy paleograficznej brzmienia nazwy ocenie gramatycznej i fonetycznej z zastrzeżeniem ostatniego słowa dla językoznawców, dochodzi autor do wniosku, że pod zagadkowymi nazwami *(V)indivarii, gens Vinidaria* kryją się Słowianie, w archaicznej nomenklaturze łacińskiej i greckiej — *Venethae*, w tradycji skandynawskiej — *Vinda, Vindr*, w starogermańskiej — *Winid, Winida*, w niemieckiej — *Wind, Wende*.

Wartość swego wywodu autor poddaje na zakończenie próbie interpretacji historycznej przez zestawienie relacji źródłowych, zaświadczających obecność Słowian nad brzegami Bałtyku, i stwierdza, że już w V—VI wieku przed Chrystusem żyje nad Bałtykiem lud Wenedów, prawdopo-

dobnie Słowian; obecność ich notują źródła rzymskie około 58 roku przed Chrystusem; jako ludność podbita trwają oni pod Gotami i Gepidami nad „Zatoką Wenedyjską" Ptolomeusza w II wieku po Chrystusie, w III-im ponownie opanowują wybrzeże, naprzód w okolicy delty wiślanej, później dalej na zachód ku Odrze.

Przekaz i legenda Jordanesa — konkluduje autor — o zajęciu ujść Wisły przez Słowian jest ważnym wiązadłem między relacjami źródłowymi z doby przed- i pochrystusowej.

Rzecz zależy od tego, czy analiza paleograficzna będzie uznana za trafną oraz czy zatoka wenedyjska Ptolomeusza jest dostatecznym dowodem przetrwania ludności wybrzeża w stanie podległym do III, względnie migracji sprzed VI wieku. W pierwszym wypadku niezbędne będzie odwołanie się do rękopisów kroniki Jordanesa, w drugim prawdopodobnie do sukursu prehistoryków.

Dla autora nie jest to naturalnie tajemnicą — mówi o tym wyraźnie.

T. Kupczyński

Ks. Łęga Władysław: Obraz gospodarczy Pomorza Gdańskiego w XII i XIII wieku, Poznań 1949, Instytut Zachodni, s. 256.

Ks. Łęga, autor wydanej w 1930 r., wciąż jeszcze podstawowej i niezastąpionej monografii „Kultura Pomorza we wczesnym średniowieczu na podstawie wykopalisk", sięgnął z kolei do epoki i źródeł ściśle historycznych wczesnego Pomorza, zacieśniając równocześnie swe badania do wschodniej połaci kraju. Owocem tych studiów, których ogólne wyniki ogłosił był autor uprzednio w artykule, zamieszczonym na łamach „Jantara" w r. 1946 (I, 3), jest dzieło, uwidocznione w tytule.

W pracy widać rękę prehistoryka przede wszystkim w zastosowaniu metody kartograficznej, mającej na celu unaocznienie natężenia przejawów życia gospodarczego w badanym terenie. Metoda ta, stosowana coraz powszechniej i wśród historyków, daje na ogół dobre rezultaty. Zauważyć tu tylko należy, że notoryczna ułamkowość wczesnośredniowiecznych źródeł może w pewnych wypadkach postawić osiągnięte wyniki pod znakiem zapytania. Sam autor zaobserwował to odnośnie mapy ilustrującej stan bartnictwa (str. 52), nie rezygnując zresztą z wyciągniętych na jej podstawie wniosków (str. 255). Dalej uderza arcysumienne, na wzór zestawień stanowisk w prehistorycznych monografiach dokonane, zestawienie wzmianek źródłowych. Dla przejrzystości pracy korzystniej było by może umieścić wszystkie te wykazy i tabele na końcu, w tekście poprzestając na uwzględnieniu przypadków typowych i cyfr.

Nagromadzenie materiałów sprawia, iż autor chwilami gubi się w nawale danych, posuwając się do sprzecznych stwierdzeń i wykładni. I tak: na s. 7 podaje jako datę nabycia jez. Zaspy przez Oliwę rok 1235 (na podstawie dokumentu interpolowanego i o podejrzanej dacie), gdy już na s. 9 umieszcza (przyp. 59) ten fakt pod właściwą datą: 1238. Na s. 13/14 sprzeciwia się wyprowadzeniu nazw rzeczek „*magnum et pa vum Kabel*" od słowa „kobyła" — klacz, przyjmuje jednak ten wywód na s. 93. Wypadków takich przeoczeń można zacytować kilka.

Jak autor sam podkreśla w przedmowie, praca jego nie jest

„pełną historią gospodarczą. Jej głównym celem jest ustalić na podstawie dokumentów poszczególne objawy kultury gospodarczej .... i w ten sposób zobrazować ówczesne życie gospodarcze".

W zakreślonych ramach rzecz spełnia swe zadanie całkowicie. Na stosunkowo szerokiej, dzięki skrupulatnemu wykorzystaniu źródeł, bazie dokumentowej, uzupełnionej materiałami archeologicznymi i onomastyką, życie gospodarcze Pomorza Gdańskiego XII—XIII w. rysuje się wyraźnie. Omawia je autor w sześciu kolejnych rozdziałach, poświęconych poszczególnym gałęziom gospodarki.

Rozdział I zajmuje się rybołówstwem które, jak autor dowodnie stwierdza, jest na bogatym w wody Pomorzu zajęciem pierwszoplanowym. Autor przedstawia zarówno organizację, jak technikę łowienia. Ujmując statystycznie wzmianki dokumentowe, próbuje określić najbardziej „wzięte" gatunki ryb. Wreszcie omawia prawa księcia i akcję imunitetową.

Rozdział II, poświęcony gałęziom gospodarki związanym z lasem, przedstawia łowiectwo i bartnictwo. Na wstępie rozpatruje autor kwestię zalesienia. Zastrzeżenia budzi tu metoda ustalania przeważających gatunków drzew. Za podstawę służy autorowi m. in. procentowy stosunek drzew, wymienianych w dokumentach jako punkty graniczne, które uważa za najbardziej typowe dla okolicy. Można przyjąć, iż w takich wypadkach wybierano raczej drzewa mniej pospolite, odcinające się od tła. Trudno zresztą przesądzać, jaki był ówczesny *usus*.

Sprawy łowiectwa omawia autor na ogół wg schematu, przyjętego w rozdziale I. Podkreśla doniosłość tej gałęzi gospodarki dla wyżywienia księcia i drużyny.

Skromna ilość wzmianek dokumentowych o pszczelnictwie naprowadza Łęgę na wniosek, iż odgrywało ono na Pomorzu rolę mniej wybitną, niż np. na Mazowszu. Argument to nie wystarczający: istniały na pewno setki barci, zupełnie dla nas źródłowo nieuchwytnych. Stąd wniosek autora, iż pszczelnictwo silniej rozwinięte było we wschodniej części Pomorza Gdańskiego, jest słabo ugruntowany.

Przedmiotem rozdziału IV jest chów bydła i uprawa roli. Autor stwierdza i na Pomorzu to, co stwierdziła historiografia w całej Polsce wczesnohistorycznej, że „uprawa roli rozwinęła się nieco później od pasterstwa". Przy tym jednak zwraca uwagę na materiał wykopaliskowy, poświadczający znajomość rolnictwa na Pomorzu już w pierwszym okresie neolitu. Przedstawiając rozwój kultury rolnej, podkreśla autor duży wkład zakonów, szczególnie cystersów.

Następny z kolei rozdział poświęcony jest przemysłowi i rzemiosłu.

Na wstępie stwierdza autor: „Przemysł jest w XII i XIII w. w powijakach, właściwie można mówić jedynie o zaczątkach przemysłu spożywczego na Pomorzu, mianowicie o młynarstwie i warzelnictwie soli (przy Kołobrzegu)". Mimo tego pesymistycznego oświadczenia, krzywdzącego zresztą kołobrzeskie solanki, czynne już w X wieku, potrafił autor w dalszym ciągu wymienić kilka jeszcze gałęzi przemysłu i rzemiosła rodzimego, opierając się przede wszystkim na materiale wykopaliskowym. Również na odcinku rzemiosła podkreśla Łęga dużą rolę zakonów. Dla poparcia swej tezy sięga m. in. do analogii śląskich, wymieniając liczny zastęp rzemieślników zatrudnionych w trzebnickim klasztorze. Argument ten w żadnym wypadku nie może być tu zużytkowany. Wszystkich wymienionych przez autora rzemieślników przydzielił klasztorowi książę spośród swoich ludzi: reprezentu-

ją oni rzemiosło wyłącznie rodzime, bez obcych wpływów.

Rozdział V rozpatruje sprawę komunikacji i handlu. Autor podkreśla duży rozmach handlowy Pomorza w X wieku. Jak się zdaje jednak, handel ten był raczej pośredni. „Związki handlowe, utrzymywane przez Pomorze ze wschodem aż het do Bagdadu, z Rusią... z Anglią, z Skandynawią" można bez obaw sprowadzić do związków z samą tylko Skandynawią. Omawiając cła wprowadza autor nie zbyt — zdaje się — słuszne rozróżnienie: cło państwowe, opłaty portowe i mostowe. Zważywszy, iż cło stanowiło regale książęce, można by ostatecznie wszystkie cła nazwać „państwowymi" przed okresem imunitetowym. Różne swe nazwy zawdzięczają one — jak słusznie stwierdził Weyman — podkreślaniu momentów topograficznych miejsca poboru opłat. Nietrafną jest dalej wykładnia zobowiązania Świętopełka wobec Krzyżaków (r. 1247), iż „nie będzie pobierał cła na Wiśle od mostu gdańskiego aż do jej ujścia". Odnośny passus brzmi: „*nec ipse nec heredes sui accipient aliquot teloneum super Wizlam per iuridicionem suam a ponte Danensi usque supra*", A więc mowa tu o Wiśle w granicach państwa Świętopełkowego. „*supra*" tłumaczyć należy: w górę rzeki.

Rozdział ostatni dotyczy osadnictwa. Autor, opierając się częściowo na wynikach literatury przedmiotu, przedstawia w sposób ciekawy rozwój i kierunki osadnictwa w wiekach VIII—XIII. W okresie historycznym podkreśla wyraźną inicjatywę osadniczą księcia i zasługi duchowieństwa zakonnego, z drugiej strony zaś uderzająco słabą, w stosunku do innych ziem Polski, akcję lokacji na prawie niemieckim.

Trochę niekonsekwentnie przedstawiono rolę grodów. Na s. 222 stwierdza autor: „istniały tylko wsie i grody, które pomimo fortyfikacji, zresztą drewnianych, były również osadami wiejskimi... Nie miasto, lecz wieś tworzyła podstawę stosunków gospodarczych"; ale już na s. 225/6 określa podgrodzia jako ośrodki handlu i rzemiosła, „miasta w formie gospodarczej".

Ogólną charakterystykę stosunków gospodarczych Pomorza Gdańskiego daje autor w „Zakończeniu" wykazując przodującą rolę terenów nad Wisłą i Zatoką. Narzucałoby się jeszcze jedno stwierdzenie natury ogólnej, dotyczące ram chronologicznych okresu: Wiek XII to wiek *ancien regime'u* mało „skażonego" wpływami kościoła. Wiek XIII natomiast, szczególnie druga jego połowa, to wiek przemian. Kolonizacja, rozszerzający się wciąż imunitet, ekspansja niemiecka na Bałtyku, nagle wyrastający pod bokiem postępowy krzyżacki sąsiad, wszystkie te fakty mają poważny wpływ na stosunki gospodarcze Pomorza. Autor dokonał tego stwierdzenia w całym szeregu poszczególnych wypadków. Dobrze było by sprecyzować je jako cechę charakterystyczną badanego okresu.

Wreszcie drobna uwaga: formę, właściwą historiografii niemieckiej: „Mestwin" należało by zastąpić formą polską: „Mszczuj" czy „Mściwój".

Krótka lista nieistotnych zresztą zarzutów nie może osłabić wartości dzieła ks. Łęgi. Pozostanie ono, choćby ze względu na zawarty w nim materiał źródłowy, trwałą pozycją naszej historiografii, niezbędną w bibliotece każdego historyka Pomorza i średniowiecznych dziejów gospodarczych Polski.

Hanna Ziółkowska

W. Walczak: Od fiordów północnych po Sztokholm, str. 56; Z. Zalewska: Islandia, str. 64; — „Czytelnik", wyd. popularno-naukowe „Wiedza Powszechna", cykl: Różne ludy — różne kraje, Warszawa 1949.

Wydawnictwo popularno-naukowe „Wiedza Powszechna" ma do spełnienia poważne zadanie społeczne, zadanie upowszechniania wiedzy i podnoszenia poziomu kultury narodowej. Uruchomienie tego wydawnictwa jest samo przez się dużym osiągnięciem społecznym. Jednakowoż, ze względu na jego zadania wychowawcze, wydawnictwo to wymaga szczególnej planowości w zakresie tematyki z jednej strony, z drugiej zaś przepojenia zarówno konstrukcji jak wywodu każdej z publikowanych prac atmosferą pewnej celowości, wewnętrzną konsekwencją metody, której zadaniem jest dostarczenie czytelnikowi właściwie dobranego zespołu wiadomości, przy oszczędnym zużyciu wysiłku czytelnika.

Dwa pierwsze zeszyty cyklu: „Różne ludy — różne kraje" poświęcone są krajom i ludom Północy europejskiej. Książeczka W. Walczaka ma dać „szaremu" czytelnikowi, dla którego przeznaczone jest to wydawnictwo, obraz kraju i życia ludów zamieszkujących Półwysep Skandynawski, ludów, które są naszymi sąsiadami nad Bałtykiem, których dzieje polityczne i gospodarcze splatały się z naszymi dziejami i które obecnie są naszymi kontrahentami gospodarczymi. Konstrukcja tej książeczki ma charakter literacki, opiera się bowiem na koncepcji osobistych obserwacyj uczestnika wycieczki naukowej. Mimo iż — zgodnie z założeniem wydawnictwa — ładunek wiedzy, zawarty w każdej książeczce, ma być oprawiony w formę popularną, ta koncepcja literacka raczej nie wytrzymuje naporu materiału informacyjnego, wskutek czego element więzi konstrukcyjnej niejednokrotnie zanika, pozostawiając wrażenie pewnego bezładu.

Na tym nie kończą się ujemne skutki niewłaściwie wybranej formy. Oto bowiem szablon przyjętej koncepcji krępuje autora i nie pozwala mu na równomierne opracowanie tematu. W rezultacie, o ile terytorium Szwecji i życie jej ludności znajdują dość wszechstronne uwzględnienie, o tyle Norwegia zostaje potraktowana po macoszemu. Czytelnik uzyskuje garść wiadomości dotyczących północnych okręgów tego kraju i w związku z tym poznaje tylko jeden z wycinków życia ludności norweskiej, mianowicie rybołówstwo morskie. Oczywiście, dla Norwegów jest to bardzo istotna gałąź życia gospodarczego, ale przecież bynajmniej nie jedyna. Nie tylko morze, ale i uboga ziemia norweska zawiera pewne bogactwa, a więc lasy, rudy metali itd. Właśnie stosunkowe ubóstwo tej ziemi popchnęło Norwegów, zwłaszcza w ostatnich kilkudziesięciu latach, do wielkiej intensyfikacji gospodarki, do uszlachetnienia form produkcji, dzięki czemu zdołali oni osiągnąć szczególnie wysoką w porównaniu z kontynentem europejskim stopę życiową. To właśnie jest w tym kraju najciekawsze.

Również eksploatacja bogactw ukrytych w morzu nie ogranicza się tylko do rybołówstwa oraz polowania na foki i wieloryby. Przecież Norwegowie jedno z najpoważniejszych źródeł zarobku znaleźli na morzu jako przewoźnicy w międzywojennej wymianie towarowej. To właśnie nadaje im zarówno charakterystyczną pozycję w świecie, jak szczególną sylwetkę psychiczną. Warto, aby nasz „szary" czytelnik dowiedział się o tym, gdyż sylwetka współczesnego Nor-

wega jako dzielnego rybaka, łowcy fok i wielorybów nie jest dla niego dostatecznie przekonująca.

Dość dużo uwagi autor poświęca Lapończykom, zamieszkałym zarówno na terytorium norweskim jak szwedzkim. Jest to żywe i interesujące jako egzotyka, mało natomiast związane z kręgiem zainteresowań zbiorowego czytelnika polskiego.

Wspomniałam, że Szwecja i jej lud zostały szerzej potraktowane przez autora. Jednakowoż wybrana przez niego postawa wycieczkowicza, choćby uczestnika wycieczki naukowej, odbiła się na ciężarze gatunkowym obserwacyj oraz na systematyce opisu. Dowiadujemy się wiele, ale, jak na charakter i rozmiary wydawnictwa, zbyt wiele znajduje się wśród tych informacyj ciekawostek turystycznych, opisów wspaniałych magazynów wielkomiejskich, kierunków ruchu w mieście, poszczególnych budynków, poszczególnych, wielokrotnie już opisywanych krajobrazów itd. Owszem, czytelnik dowiaduje się, że do najistotniejszych bogactw Szwecji należą jej lasy, jej rudy magnetytowe, biały węgiel itd., ale te wiadomości nie są podane dostatecznie łatwo i nie są pogłębione.

W rezultacie czytelnik dostaje od autora dużą ilość interesujących migawek, obrazujących kraj i ludzi, zwłaszcza jednak kraj, w sposób wprawdzie efektowny, ale bynajmniej nie pełny i nie najistotniejszy.

Czy nie można osiągnąć bardziej usystematyzowanego, bardziej wyczerpującego, a zarazem interesującego obrazu w skromnych ramach zakreślonych przez rozmiar wydawnictwa?

Bierzemy do ręki drugą książeczkę wymienioną w tytule. Temat nie jest szczególnie bliski zainteresowaniom naszego przeciętnego czytelnika, może nawet nie jest nam tak potrzebny, aby poświęcić mu pierwszy w kolejności zeszyt cyklu. Ale to zastrzeżenie dotyczy raczej polityki redakcyjnej. Natomiast to, za co odpowiedzialny jest autor, wywiera na ogół bardzo pozytywne wrażenie. Autorka nie uważała, aby zastosowanie konstrukcji, opartej o pewną systematykę naukową, mogło poważnie zagrozić popularności ujęcia.

Książeczkę o Islandii czyta się bardzo łatwo i z łatwością zatrzymuje się w pamięci zawarte w niej wiadomości. Nic dziwnego, te wiadomości są porządnie, chociaż z dużą swobodą formalną, ułożone i dotyczą tylko spraw istotnych dla kraju i dla życia opisywanego ludu.

Autorka osiągnęła duży stopień koncentracji i jednolitości światopoglądowej, wyrażającej się w skupieniu całego wywodu wokół zagadnienia człowieka pracującego w specjalnych, danych przez przyrodę warunkach, i rozwijającego formy swego życia w walce o opanowanie przyrody. Wydaje się, że na tej drodze autorka mogłaby osiągnąć jeszcze lepsze rezultaty, gdyby poszła o krok dalej w ujednostajnieniu konstrukcji i spróbowała stopić w jedno elementy geograficzne z humanistycznymi; gdyby (może wbrew tytułowi cyklu!) wzięła za swój temat tylko l u d islandzki, traktując konstrukcyjnie kraj tylko jako zespół warunków i zarazem przedmiot działalności człowieka.

Poza niezaprzeczonym, jak się wydaje, walorem światopoglądowym takiego ujęcia, ułatwiłoby ono zapewne wchłonięcie przez przeciętnego czytelnika porcji wiadomości geograficznych, które same w sobie, tzn. w oderwaniu od człowieka, nie są na ogół atrakcyjne dla tego typu odbiorcy.

Na zakończenie jeszcze ogólna uwaga dotycząca polityki redakcyjnej w ramach cyklu: „Różne ludy — różne kraje". Na podstawie omówionych wyżej dwóch pierwszych zeszytów tego cyklu wydaje

się, iż w jego koncepcji zbyt wielka przewaga przypada elementowi geograficznemu, jeśli nawet uwzględnia on aspekt gospodarczy i humanistyczny. Dla pełnego zadośćuczynienia zadaniom, jakie ma spełniać wydawnictwo „Wiedzy Powszechnej" oraz w związku z systematyką układu tematycznego w ramach tego wydawnictwa, było by wskazane szersze uwzględnienie w omawianym cyklu elementu humanistycznego również od strony społeczno - obyczajowej i kulturowej.

W książeczce „Od fiordów północnych do Sztokholmu" zwraca uwagę niedostatecznie dobre wykonanie klisz, zwłaszcza w wypadku zdjęć krajobrazowych. Dobrze opracowany materiał ilustracyjny ma szczególnie duże znaczenie w wydawnictwie popularno - naukowym.

Maria Boduszyńska

Terebucha Eufemiusz: O wychowanie morskie w nauczaniu geografii. „Geografia w Szkole" nr 3 (7) maj—czerwiec 1949.

Autor, wychodząc z założenia, że po wojnie odzyskaliśmy 500-kilometrowe wybrzeże i staliśmy się państwem morskim, stwierdza w cytowanym artykule, że wynikają stąd dla Polski doniosłe konsekwencje gospodarcze i że należy z nich zdać sobie sprawę. Niestety psychika naszego społeczeństwa, a w tej liczbie i całej młodzieży, jest wciąż jeszcze lądowa. Mamy za mało wychowania morskiego, a za dużo „romantyzmu" morskiego. Trzeba zapoznać młodzież z morzem, jako istotnym, ważnym warsztatem pracy, potęgującym rozwój gospodarczy kraju i wzrost dobrobytu obywateli. W związku z tym autor proponuje oprowadzać młodzież nie po plażach, lecz po portach. Pokazać należy młodzieży ruch w porcie, pracę dźwigów i innych mechanicznych urządzeń przeładunkowych, magazyny, statki, pilotaż, stocznie, rybaków morskich z ich kutrami, itp. przejawy morskości życia gospodarczego na wybrzeżu. Autor kładzie silny akcent na należyte traktowanie problematyki gospodarczo-morskiej na lekcjach geografii w szkołach. Słusznie autor stwierdza, „że brak tradycji morskich powinniśmy wyrównać przez ofenzywę wychowania morskiego".

Należy przyklasnąć słusznym uwagom prof. Terebuchy i mieć nadzieję, że apel jego znajdzie oddźwięk wśród nauczycieli, którzy przede wszystkim mogą nastawić zainteresowania młodzieży ku problematyce morskiej w sensie „uprawy morza", a nie tylko romantycznego podziwiania jego piękna.

B. K.

Z KRONIKI GOSPODARCZEJ I NAUKOWEJ

Żuławska narada produkcyjna, która odbyła się w Nowym Dworze na Żuławach w dniach 19 i 20 sierpnia b. r., zwołana została przez Centralny Zarząd P. G. R. przy czynnym współudziale W. K. Z. P. R. w Gdańsku i władz wojewódzkich.

Narada miała za zadanie podsumowanie osiągniętych już wyników o dziele zagospodarowania Żuław oraz ustalenie wytycznych na przyszłość. Nadrzędne czynniki państwowe przywiązują do Żuław bardzo duże znaczenie, dowodem czego był udział w naradach przedstawicieli 9 Ministerstw. Z ministrów obecny był Wiceminister Roln. i R. R., ob. Tkaczow, który w swym przemówieniu wskazał na przodującą rolę Żuław, jaką mają odegrać w produkcji rolniczej Polski, szczególnie jako ośrodek hodowlany i wyraz socjalistycznej organizacji rolnictwa. Dla osiągnięcia tych celów będą uruchomione odpowiednie kredyty.

Pierwszy referat wygłosił dyrektor techniczny kdańskich P. G. R., inż. Miller, obrazując uzyskane osiągnięcia w zagospodarowaniu i wskazując na trudności i przeszkody, hamujące należyty postęp zagospodarowania. Następny referat poświęcony planom rozbudowy gospodarczej Żuław, wygłosił wicedyrektor Centralnego Zarządu P. G. R., ob. Doskocz - Wimowski, kładąc duży nacisk na rozwój hodowli i związaną z tym produkcję pasz, elektryfikację, mechanizację oraz rozbudowę połączeń komunikacyjnych, a także konieczną zabudowę, o brak której rozbja się wiele zamierzeń.

Dwa następne referaty, poświęcone zagadnieniom produkcji roślinnej i hodowlanej, bardzo dobrze opracowane i ujęte, wygłosili inż. Roguski i Rigall. Teren Żuław prelegenci podzielili na 3 okręgi produkcyjne: rolny, rolno-hodowlany i hodowlany, w zależności od warunków glebowych i wodnych, przewidując we wszystkich okręgach, w zależności od warunków, duży rozwój hodowli, z nasileniem od 60—100 dużych sztuk inwentarza żywego na 100 ha.

Do bardzo ożywionej dyskusji zapisało się około 70 mówców. Poruszane w niej były zagadnienia, związane z techniką zagospodarowania Żuław, a również bardzo wielu mówców omawiało zagadnienia socjalne pracowników majątkowych i zabudowy oraz melioracji, której stan uznany został za niedostateczny.

W końcowych przemówieniach, podsumowujących wyniki konferencji, zabierali głos ob. ob.: I sekretarz KW PZPR, Witold Konopka, wojewoda inż. Zrałek, oraz wicedyrektor Centralnego Zarządu P. G. R., ob. Doskocz-Wimowski.

Wszyscy ci mówcy stwierdzili dodatnie wyniki konferencji, która wykazała dużo pozostających jeszcze do usunięcia niedociągnięć. W okresie planu 6-letniego mają one być wyrównane.

Jako najważniejsze zagadnienia, które mają być przede wszystkim rozwiązane, zostałv wysunięte: modernizacja melioracji Żuław, zabudowa ich, przeprowadzenie walki z chwastami oraz zwiększenie pogłowia inwentarza żywego. Odpowiednie kredyty na te cele mają

być przyznane. W najbliższym czasie przesłane zostanie dla Żuław 2.000 krów, 50 traktorów oraz 100 elektrycznych suszarek do siana i ziarna.

Odbytą konferencję należy uznać — za punkt zwrotny w rozwoju Żuław.

Stefan Biskupski

W y s t a w a w A r c h i w u m P a ń s t w o w y m w G d a ń s k u. W lipcu b. r. Archiwum Państwowe w Gdańsku zorganizowało „W y s t a w ę d o k u m e n t ó w h i s t o r y c z n y c h p o l s k o ś c i G d a ń s k a", jako stałą placówkę, mającą służyć celom zarówno nacjalizującymi się w hotelarstwie ona przegląd zasobów archiwalnych, dotyczących przeszłości portu gdańskiego, jego związków z Polską i światem; z drugiej zaś strony niezaprzeczalne dowody twórczej roli książąt pomorskich w jego budowie, konstytutywnej, zaś funkcji Rzeczypospolitej w jego rozbudowie, zmierzającej do zadośćuczynienia jej potrzebom gospodarczym w zakresie polityki morskiej. Obejmuje rozległy okres czasu od końca XII wieku do drugiej wojny światowej z pominięciem czasów rozbiorowych. Ujawnia suwerenny stosunek Polski do Gdańska i trwały w jego życiu udział elementu polskiego, rosnący w ostatnich dwu wiekach jego dziejów przed rozbiorami.

Wczesne zapowiedzi późniejszej roli Gdańska śledzić można na przeglądowych mapach, ilustrujących gęstość zaludnienia wybrzeża gdańskiego przed naszą erą i ożywione stosunki handlowe z Rzymem w jej początkach, tudzież rozmieszczenie ludności tych ziem w okresie wczesnodziejowym. Szczęśliwie zachowane dokumenty książąt pomorskich XIII wieku, dotyczące nadań majątkowych i handlowych zakonom, miastom i mieszczanom, świadczą pozytywnie o poziomie administracji dzielnicowej, działającej w zgodzie z gospodarczym powołaniem Pomorza.

Przejściowy okres rządów krzyżackich charakteryzują odpisy współczesnych świadectw o barbarzyńskich metodach podboju przez nich Pomorza i Gdańska, statuty zaś Towarzystwa Jaszczurczego i Związku Pruskiego — o stanowisku wobec Krzyżaków ludności, wnoszącej swój wkład do Grunwaldu i wojny trzynastoletniej.

Oryginalne teksty konstytucji dla Gdańska zaczyna „Wielki Przywilej" Kazimierza Jagiellończyka, za nim idą w kolejności czasowej statuty Zygmunta Starego, Zygmunta Augusta i Batorego tudzież dekret Sobieskiego wraz z gwarancjami nadanych praw innych panujących polskich. Zestawienie dokumentów, pism i protokółów, dotyczących floty kaperskiej, zamyka dział eksponatów, mówiących o zasadach i kolejach polskiej polityki morskiej.

Drugą z kolei salę wypełniają eksponaty, ilustrujące stan i rozwój przemysłu, rękodzielnictwa i handlu gdańskiego. Zebrano tu statuty i ordynacje cechowe i miejskie, dotyczące cechów, potwierdzenia królewskie i rozstrzygnięcia w konfliktach między patrycjatem kupieckim w Radzie i cechami, korzystającymi normalnie z poparcia królewskiego, zwłaszcza w zabiegach o udział we władzach miejskich. Zmienne koniunktury handlowe, przerywane wojnami i zamieszkami krajowymi, charakteryzują wykresy handlu zbożem, drzewem i produktami leśnymi — głównymi artykułami eksportu polskiego, tudzież księgami palowymi czy portowymi Gdańska i Elbląga, rejestrującymi ruch i obroty portowe. O kulturze i zamożności mieszczaństwa świadczy dyplom honorowy dla astronoma

i przemysłowca w jednej osobie, Jana Heweliusza, wydany przez Londyńskie Towarzystwo Przyrodników, albo serwitoriat Jana Sobieskiego z oryginalnym portretem króla dla okulisty i chirurga, ojca i syna Kornów. Rozmieszczone wśród eksponatów obwieszczenia Rady Miejskiej do ludności w języku polskim ujawniają zasięg użytkowy języka polskiego w zaludnieniu miasta. To samo zjawisko potwierdzają metryki szkolne akademickiego gimnazjum w Gdańsku i Elblągu, zawierające wiele nazwisk niewątpliwie polskich.

W dziale trzecim zebrane są księgi praw: lubeckiego, magdeburskiego, chełmińskiego, morskiego flandryjskiego, wilkierze miejskie i protokóły czynności naczelnych władz miejskich oraz sejmików prowincjonalnych pruskich, stanowiących kapitalne źródło do poznania organizacji i gospodarki wewnętrznej miasta i ich związku z życiem prowincji.

Dział czwarty obejmuje stosunki Gdańska ze światem od Wenecji przez kraje południa, zachodu, zlewiska Bałtyku, Rosji i Krymu, korespondującego w piśmie tureckim, zaopatrzonym w oryginalne tłumaczenie polskie.

Dzieje Wolnego Miasta Gdańska czasów napoleońskich i współczesnego nam w okresie międzywojennym ilustrują zachowane dekrety Napoleona oraz oryginał umowy polsko-gdańskiej z 1921 roku razem z dokumentami działalności społecznych organizacji polskich, działających na terenie Gdańska przed wojną.

Poszczególne zespoły eksponatów urozmaicają plansze planu miejskiego w jego historycznym rozwoju, portu, statków handlowych i wojennych, morskich i wiślanych, fortyfikacji wyjścia na morze, tudzież portrety wybitniejszych postaci, związanych z dziejami Gdańska lub zasłużonych w walce o jego odzyskanie.

T. Kupczyński